GRUNDSÄTZE

FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

ETSC
European Transport Safety Council

KFV
Kuratorium für Verkehrssicherheit

LEARN!
LEVERAGING EDUCATION TO ADVANCE ROAD SAFETY NOW!

Diese Publikation ist Teil des Projekts LEARN! Dieses Projekt wird von ETSC koordiniert und von Fundación MAPFRE und der Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) unterstützt.
www.trafficsafetyeducation.eu

Expert*innen-Panel

ETSC, Fundación MAPFRE und VSV möchten den folgenden Expert*innen für ihre wertvolle Beratung und Unterstützung in diesem Projekt danken:

Eva Aigner-Breuss, Anita Eichhorn & Daniela Knowles, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), Österreich
Martine Aitken, Spanien
Alain Areal, Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), Portugal
Jesús Monclús González & Susana de la Antonia Perez, Fundación MAPFRE, Spanien
Vassiliki Danelli-Mylona & Evangelos Makris, Road Safety Institute Panos Mylonas, Griechenland
Lise Heiner Schmidt, Danish Road Safety Council (Rådet for Sikker Trafik), Dänemark
Wilma Slinger, CROW-KpVV, Niederlande
Michael McDonnell, Road Safety Scotland – Transport Scotland, Vereinigtes Königreich
Kristin Eli Strømme, Norwegian Council for Road Safety (Trygg Trafikk), Norwegen
Satu Tuomikoski, Finnish Road Safety Council (Liikenneturva), Finnland
Veronika Valentová, Transport Research Center (CDV), Tschechische Republik
Werner de Dobbeleer, Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV), Belgien

ETSC, Fundación MAPFRE und VSV bedanken sich bei den Expert*innen, die zusätzliche Best-Practice-Beispiele für ihre jeweiligen Länder zur Verfügung gestellt haben.

Bildnachweis: Alle Bilder stammen von Trygg Trafikk/Eivor Eriksen, mit Ausnahme von Seite 26 – Foto von VSV/David Legrève.

Weitere Informationen erhältlich bei:

European Transport Safety Council
20 Avenue des Celtes
B-1040 Brussels
Tel: +32 2 230 4106
frank.mutze@etsc.eu
www.etsc.eu

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
A-1100 Wien
+43 (0) 5 77 0 77-0
forschung@kfv.at
www.kfv.at

©2020 European Transport Safety Council

GRUNDSÄTZE

FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

Mehr Best-Practice-Beispiele finden Sie auf www.trafficsafetyeducation.eu/key-principles

VORWORT

Bildung ist ein essenzieller Bestandteil des Safe-System-Ansatzes in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die europäischen Länder haben sich dazu bekannt, Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in allen Schulstufen vorzusehen. Dennoch hat der letzte Bericht von LEARN! gezeigt, dass sich das Angebot innerhalb von Europa sehr stark unterscheidet – die meisten Länder kommen ihrer Aufgabe nicht ausreichend nach.[1]

Diese Publikation enthält daher Empfehlungen, die in allen europäischen Ländern umgesetzt werden sollten, um sicherzustellen, dass jede*r – speziell Kinder und Jugendliche – eine hochqualitative Verkehrs- und Mobilitätsbildung erhält.[2] Veranschaulicht werden die Empfehlungen durch Best-Practice-Beispiele, die zeigen, wie die Prinzipien in der Praxis angewendet werden können.

Die vorliegenden Leitprinzipien sollen allen Kindern und Jugendlichen bis zum Alter von 18 Jahren Verkehrs- und Mobilitätsbildung ermöglichen. Der Fokus liegt dabei jedoch auf Kindern und Jugendlichen der Primar- und Sekundarstufen.[3]

In erster Linie richtet sich die Liste der Prinzipien an Entscheidungsträger*innen und die Verantwortlichen auf nationaler sowie lokaler Ebene. Die angeführten Grundsätze sollten berücksichtigt werden, wenn neue Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsbildung ausgearbeitet oder bestehende überarbeitet werden.

Nichtsdestotrotz können auch andere Akteure diese Prinzipien anwenden. Direktor*innen können zum Beispiel eine eigene Verkehrssicherheitspolitik an ihren Schulen implementieren, eine Kontakt-Lehrkraft für Verkehrssicherheit ernennen und die Prinzipien als Entscheidungshilfe nutzen, wenn neue Unterrichtsmaterialien bestellt werden sollen.

Bevor die Leitprinzipien vorgestellt werden, wird zuerst definiert, was Verkehrs- und Mobilitätsbildung überhaupt ist und warum es so wichtig ist, dieses Unterrichtsthema anzubieten.

Die hier empfohlenen Leitprinzipien wurden vom Expert*innen-Panel des Projekts LEARN! ausgearbeitet. Zu diesem Panel zählen einige der führenden Expert*innen im Bereich der Verkehrserziehung in Europa.

EINE ANMERKUNG ZU KINDERGÄRTEN

Das Projekt LEARN! richtet sich hauptsächlich an die Primar- und Sekundarstufe (6- bis 17-Jährige), daher beziehen sich die Leitprinzipien in diesem Bericht in erster Linie auf Schulen. Sie können jedoch auch auf die Arbeit mit Kindern jüngeren Alters angewendet werden und werden daher auch als Grundlage für Kindergärten empfohlen.

[1] ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. http://bit.ly/LearnStatus
[2] Mehr Informationen zur Definition von Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung im Rahmen des Projekts LEARN! finden Sie auf Seite 6.
[3] Auszubildende Fahrzeuglenker*innen gehören nicht zur Alterszielgruppe des LEARN! Projekts. Mehr Informationen zu den Alterszielgruppen des LEARN! Projekts finden Sie in Teil 1 von: Part I of ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. http://bit.ly/LearnStatus

ABSICHTSERKLÄRUNGEN

Die europäischen Staaten haben sich bei unterschiedlichen Gelegenheiten dazu bekannt, Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung anzubieten, u.a. im Zuge des Wiener Übereinkommens:

VIENNA CONVENTION (UNECE)

Die Mehrheit der europäischen Staaten hat das ***Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr*** unterzeichnet und sich damit verpflichtet, Verkehrserziehung für alle bereitzustellen.[4]

"Article 3(5bis). Contracting Parties will take the necessary measures to ensure that road safety education be provided on a systematic and continuous basis, particularly in schools at all levels."

ZIELE FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG (UN)

Im Rahmen der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen werden auch Unterziele für die Verbesserung der Verkehrssicherheit (Ziel 3.6), für die nachhaltige Mobilität im städtischen Bereich (Ziel 11.2) und in der Bildung gesetzt (Ziel 4; insbesondere Ziel 4.7 soll sicherstellen, dass alle Lernenden die notwendigen Kenntnisse und Qualifikationen erlangen, um eine nachhaltige Entwicklung zu fördern).[5]

VALLETTA-ERKLÄRUNG ZUR STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT (EU)

Im Mai 2017 haben sich die Verkehrsminister*innen der EU-Mitgliedsstaaten dazu bekannt, gemeinsam mit der Europäischen Kommission eine europaweite Kultur der Verkehrssicherheit zu fördern, die auf gemeinsamen Werten basiert. Das umfasst auch die Verbesserung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmenden durch kontinuierliche und effektive Bildungsangebote für verschiedene Zielgruppen.[6]

[4] United Nations Economic Committee for Europe (1968/2006), Convention on Road Traffic (2006 Consolidated Version). http://bit.ly/2RRMK0b Zypern, Island, Irland, Kosovo* und Malta haben das Übereinkommen über den Straßenverkehr nicht unterzeichnet. *Diese Bezeichnung erfolgt ohne Beurteilung von Positionen oder des Status und stimmt mit UNSCR 1244 sowie der Meinung des Internationalen Gerichtshofs über die Unabhängigkeitserklärung des Kosovo überein.

[5] UN Sustainable Development Goals. http://bit.ly/2mxbLmZ

[6] EU Transport Council (2017), Valletta Declaration on Road Safety. https://bit.ly/3toeOf0

VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG – EINE DEFINITION

Verkehrs- und Mobilitätsbildung umfasst alle Maßnahmen, die darauf abzielen, das Verhalten im Straßenverkehr positiv zu beeinflussen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den folgenden Aspekten:

- Erwerb von Wissen und Verständnis zu bzw. von Verkehrsregeln und -situationen;
- Entwicklung und Verbesserung von Fähigkeiten durch Training und Erfahrung;
- Stärken und/oder Ändern von Einstellungen und intrinsischen Motivationen in Bezug auf Risikobewusstsein, persönliche Sicherheit und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen, um eine sicherheitsorientierte Kultur zu fördern;
- Bereitstellung der notwendigen Werkzeuge, um eine fundierte Auswahl des Transportmittels treffen zu können.

Das Ziel der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ist, jene Verhaltensmuster positiv zu beeinflussen, die in Summe einen sicheren Straßenverkehr ergeben. Der Wissenstransfer sowie das Verstehen von Verkehrsregeln und -situationen sind die Grundlage der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung, genauso wie die trainings- und erfahrungsbasierte Entwicklung und Verbesserung jener Fähigkeiten, die man für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr braucht.

Verkehrssicherheitsbildung umfasst auch solche Maßnahmen, die die eigene Einstellung und intrinsische Motivation in Bezug auf eine sichere Verkehrsteilnahme entweder stärken oder verändern. Das Ziel ist, eine sicherheitsorientierte Kultur zu fördern. Wichtige Faktoren sind dabei die Selbsteinsicht sowie die Reflexion von Einstellungen, Motivationen und Verhaltensweisen – der eigenen genauso wie jener der anderen Verkehrsteilnehmer*innen.

Zu guter Letzt kann die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung jungen Verkehrsteilnehmer*innen dabei helfen, fundierte Entscheidungen bei der Transportmittelwahl zu treffen. Besonders relevant ist es in diesem Zusammenhang, aktivitätsunterstützende und nachhaltige Transportarten hervorzuheben, da eine aktive Mobilität jene Fähigkeiten fördert, die für die Verkehrsteilnahme als Fußgänger*in, Radfahrer*in oder Fahrzeuglenker*in gebraucht werden.

Die Definition der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung von LEARN! umfasst alle genannten Elemente und wird im Detail in Teil 1 des LEARN! Statusberichts erklärt. http://bit.ly/LearnStatus

Das Projekt LEARN! (Leveraging Education to Advance Road safety Now!) des European Transport Safety Council (ETSC), der Fundación MAPFRE und der Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) zielt darauf ab, die Qualität der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in Europa zu verbessern. Das soll einerseits durch die Bereitstellung von Informationen, Werkzeugen und Materialien für Bildungsexpert*innen geschehen und andererseits durch politische Empfehlungen an Entscheidungsträger*innen.

In erster Linie konzentriert sich das Projekt auf die Bildung von Kindern und Jugendlichen: Sie haben das Recht, sicher aufzuwachsen. Daher sollte die Verkehrssicherheit ein wichtiger und natürlicher Teil ihres täglichen Lebens sein.

In einem ersten Schritt hat der **„LEARN! Status Report"** den Status quo der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in Europa erhoben. Es hat sich gezeigt, dass sich das Bildungsangebot zwischen den einzelnen europäischen Staaten sehr stark unterscheidet. Die meisten Länder kommen nicht ihrem Versprechen nach, eine systematische und kontinuierliche Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung anzubieten – vor allem in allen Schulstufen.

Diese Publikation, der **„LEARN! Key Principles Report"**, liefert 17 Empfehlungen, die in allen Ländern implementiert werden sollten, um sicherzustellen, dass jede*r – speziell Kinder und Jugendliche – eine hochwertige Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung erhält.

Das **„LEARN! Manual"** ist ein Handbuch, das dabei helfen soll, Aktivitäten und Programme für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung zu entwickeln und zu evaluieren. Es umfasst Empfehlungen, Kriterien und Anleitungen, um hochwertige Unterrichtsmaßnahmen auf leicht zugängliche Weise ausarbeiten und implementieren zu können.

Im Rahmen von LEARN! werden auch **Veranstaltungen und Webinare** organisiert, bei denen Expert*innen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit Best Practices sowie interessante Projekte präsentieren und diskutieren.

Alle Projektmaterialien sind auf **der Website von LEARN!** frei verfügbar:

www.trafficsafetyeducation.eu

WARUM VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG WICHTIG IST

Um die Vision Zero erreichen zu können, müssen die EU und ihre Mitgliedstaaten in der Verkehrssicherheit einen integrierten Ansatz verfolgen. **Bildung wird als ein essenzieller Bestandteil dieses integrierten Ansatzes betrachtet**, gemeinsam mit Maßnahmen, die unter anderem auf die Fahrzeugsicherheit, die Sicherheit der Infrastruktur, die Rechtsdurchsetzung und die Bewusstseinsbildung abstellen.

Wenn Kinder gute Gewohnheiten bereits erlangen, solange sie noch klein sind, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass sie **zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmer*innen heranwachsen**.
Verkehrssicherheitsbildung hilft also dabei, ein Fundament für das Erreichen der Vision Zero zu legen. Sie bereitet junge Menschen außerdem darauf vor, sich als junge Erwachsene sicher im Straßenverkehr zu bewegen – also genau dann, wenn sie zur Hochrisikogruppe der 18- bis 30-Jährigen gehören.

Mehr als **25.000** Menschen haben im Jahr 2018 ihr Leben auf Europas Straßen verloren. Obwohl sich die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren in den letzten zehn Jahren in beinahe allen europäischen Ländern verbessert hat, wurden allein 2017 in der EU **1154** Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr getötet.[7] Insgesamt starben in den letzten zehn Jahren mehr als 19.500 Kinder und Jugendliche durch Verkehrsunfälle und noch viel mehr erlitten lebensverändernde Verletzungen.[8]

Kinder und Jugendliche haben **das Recht, in Sicherheit aufzuwachsen**. Die Verkehrssicherheit sollte ein wichtiger und **natürlicher Teil ihres täglichen Lebens** sein. Schließlich nutzt jeder Mensch, auch jedes Kind und jede*r Jugendliche, beinahe täglich das Straßennetz: als Passagier*in, als Fußgänger*in, als Radfahrer*in oder als Lenker*in neuer Transportmittel, wie zum Beispiel E-Scooter.

Die Verkehrssicherheit geht alle an und daher sollten sich auch alle **die Verantwortung dafür teilen**. Erwachsene Verkehrsteilnehmer*innen müssen lernen, dass das kindliche Verhalten im Straßenverkehr Grenzen hat und **dass die Erwachsenen dafür verantwortlich sind, die Sicherheit von Kindern zu garantieren**. Die physischen und kognitiven Fähigkeiten kleiner Kinder sind noch sehr eingeschränkt, und das macht sie im Straßenverkehr verletzlicher als Erwachsene.[9]

[7] European Commission (2018), Fatalities by age for 2017. http://bit.ly/2RlXwhX
[8] Mehr Verkehrssicherheitsstatistiken zu Kindern und Jugendlichen unter 18 finden Sie in: ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. http://bit.ly/LearnStatus
[9] ETSC (2018), Reducing child deaths on European roads. http://bit.ly/ChildPinFlash

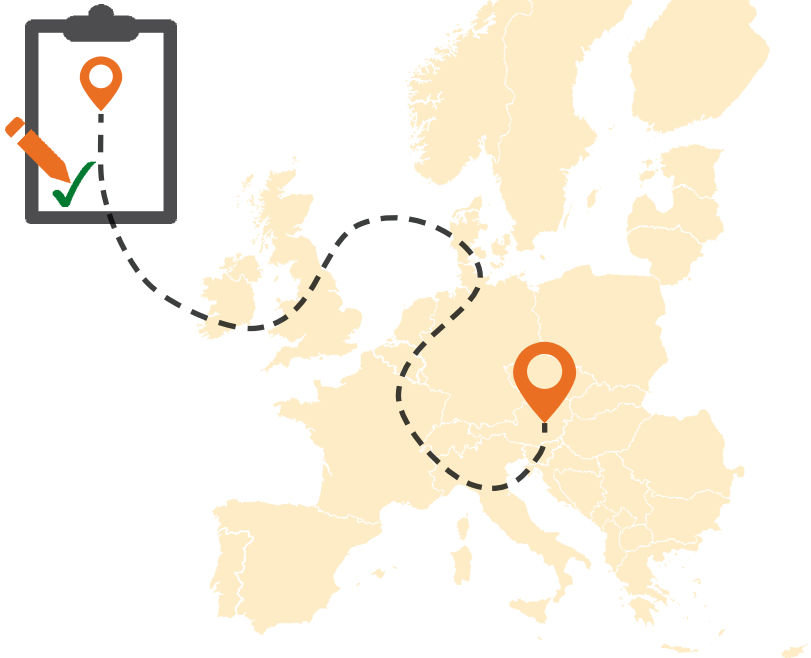
Erwachsene sind ebenfalls wichtige Vorbilder und Rollenmodelle. Bereits die Transportmittelwahl für den Weg zur Kindertagesstätte, zur Schule und zu den Freizeitaktivitäten beeinflusst die Mobilitätsbildung eines Kindes. Schulen und Kindergärten sollten Verkehrssicherheit und Mobilität als Teil ihrer Gesundheits- und Sicherheitsarbeit, der Kooperation mit den Eltern und der Planung von Aktivitäten während des gesamten Jahres betrachten.

Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ist **wichtig, um einen Safe-System-Ansatz[10], überhaupt implementieren zu können**, da diese Bildung dazu beiträgt, sichere Verkehrsteilnehmer*innen auszubilden. Menschliches Verhalten ist die zentrale Ursache von Unfällen, und durch entsprechende Bildung kann sicheres Verhalten vermittelt und gefährliches Verhalten korrigiert werden.

Jene europäischen Staaten, die als **Vorreiter in der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung** betrachtet werden, gehören auch zu jenen Staaten, die in puncto Verkehrssicherheit am besten abschneiden – sie **verzeichnen die wenigsten Getöteten unter den Kindern und Jugendlichen**.

Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ist ein **lebenslanger Lernprozess**. Jede Altersgruppe mag vor anderen Herausforderungen stehen, dennoch sollten alle davon profitieren, mehr Wissen zu erlangen, ihre Fähigkeiten zu verbessern und zu einer sicherheitsorientierten Kultur beizutragen. **Bildung ist deshalb ein breiter Ansatz, der alle Menschen erreicht**, und als langfristige Arbeit und langfristige Investition betrachtet werden sollte.

Die Verkehrssicherheit hängt mit vielen Bereichen der Politik zusammen, zum Beispiel Mobilität, Nachhaltigkeit und Gesundheit. Die Synergien zwischen diesen Themen erlauben es, dass die Bildung in einem Bereich auch die anderen, damit verbundenen Themenfelder abdeckt. Die **Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Ministerien** für Verkehr, Bildung, Gesundheit und Nachhaltigkeit (sowie mit anderen relevanten Ministerien, Behörden und Institutionen) ist dafür unerlässlich.



[10] Mehr Informationen über den Safe-System-Ansatz in der Verkehrssicherheit finden Sie hier: OECD/International Transport Forum (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a paradigm shift to a Safe System. http://bit.ly/2QF2shw

GRUNDSÄTZE FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

DAS RECHT AUF VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG GEWÄHRLEISTEN

1. Alle Kinder und Jugendlichen sollten eine qualitativ hochwertige Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung erhalten, die Kontinuität und Fortschritt gewährleistet
2. Integration von Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in die Lehrpläne von Schulen, einschließlich einer Mindestanzahl von Unterrichtsstunden
3. Festlegung von strategischen, taktischen und operativen Zielen
4. Bereitstellung ausreichender Mittel für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung

SCHULEN EINBINDEN UND UNTERSTÜTZEN

5. Einbindung und Unterstützung der Schulleitung
6. Schulen zu einer eigenen Verkehrssicherheits- und Mobilitätspolitik motivieren
7. Ernennung einer verkehrs- und mobilitätsbeauftragten Lehrkraft in der jeweiligen Schule
8. Stärkung der Kompetenz von Lehrer*innen und Unterstützung ihrer Arbeit

DIE HOHE QUALITÄT DER BILDUNG SICHERN

9. Sicherstellen, dass es bei der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung um Wissen, Fähigkeiten, Einstellungen und Motivationen geht – genauso wie um die direkte Ausbildung im Straßenverkehrsgeschehen
10. Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung auf dem neuesten Stand halten
11. Qualitätsstandards anwenden
12. Durchführung von Tests, Prozess- und/oder Ergebnisevaluierungen
13. Die Schüler*innen beurteilen und die Schüler*innen sich selbst beurteilen lassen

DIE RAHMEN-BEDINGUNGEN VERBESSERN

14. Interdisziplinäre Materialien in der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung verwenden
15. Lehramtsstudent*innen im Zuge ihrer Ausbildung in Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung unterrichten
16. Folgemaßnahmen, um sicherzustellen, dass Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht angeboten wird

ALLE RELEVANTEN STAKEHOLDER EINBEZIEHEN

17. Schüler*innen, Student*innen, Eltern und alle relevanten Stakeholder einbeziehen

DAS RECHT AUF VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG GEWÄHRLEISTEN

01 ALLE KINDER UND JUGENDLICHEN SOLLTEN EINE QUALITATIV HOCHWERTIGE VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG ERHALTEN, DIE KONTINUITÄT UND FORTSCHRITT GEWÄHRLEISTET

Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ist ein lebenslanger Prozess, zu dem alle Menschen – ungeachtet ihres Alters – Zugang haben sollten. Die Verkehrssicherheit ist eine geteilte Verantwortung, und die Bildung zu diesem Thema ist daher die Verantwortung von allen, vor allem von Eltern, Regierungen, Bildungsbehörden, lokalen Behörden und Schulen.

Verkehrssicherheitsbildung ist vor allem für Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 18 Jahren wichtig, also in Kindergärten und Schulen. Kinder müssen lernen, was sicher und was gefährlich ist, um ihnen dabei zu helfen, Schäden und Verletzungen im Straßenverkehr zu vermeiden. Die Verkehrssicherheitsbildung bereitet sie außerdem darauf vor, zu sicheren Verkehrsteilnehmer*innen heranzuwachsen; das ist vor allem ab dem Alter von 13 Jahren wichtig, wenn sie zunehmend allein unterwegs sein können und schrittweise Zugang zu motorisierten Zweirädern und Pkw bekommen.

In Schulen ist die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ein strukturelles Instrument der Verkehrssicherheit, mit dem alle Kinder erreicht werden können. Es stellt sicher, dass allen Kindern das gleiche Wissen, die gleichen Fähigkeiten, Einstellungen und Verhaltenswerte vermittelt werden – ungeachtet dessen, welche Fähigkeiten ihre Eltern haben und welche sozioökonomischen Ressourcen ihnen zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass qualitativ hochwertige Unterrichtsmaterialien und Maßnahmen eingesetzt werden, die an das Alter und den Reifegrad angepasst sind.

Idealerweise wird in der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung auf umfassende Bildungsprogramme zurückgegriffen, die auf Basis des kumulativen Lernens entworfen werden: Das heißt, dass jedes Unterrichtsmittel auf dem vorherigen aufbaut, um Kontinuität und Fortschritt zu gewährleisten.

Um einen positiven Effekt zu erzielen, sollten die Projekte gut geplant und evaluiert werden. Schlecht konzipierte Projekte können einen gegenteiligen Effekt haben und sind daher eine Verschwendung von Ressourcen. Vor allem für Schulen ist es wichtig, dass die richtigen Materialien verwendet werden, da nur eine begrenzte Zahl an Stunden und ein begrenztes Budget für den Verkehrssicherheitsunterricht zur Verfügung stehen.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

Nur in Irland, Deutschland und der Tschechischen Republik ist die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung auf allen vier Bildungsstufen gewährleistet (Vorschule, Primarstufe, Sekundar- und Tertiärstufe). Dort lernen die Schüler*innen und Student*innen vom Kindergarten über die Grundschulen und weiterführenden Schulen bis hin zu den Bildungsangeboten danach, wie sie sicher am Straßenverkehr teilnehmen können. Diese drei Länder schneiden auch besser als der EU-Durchschnitt ab, wenn es um die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle pro Jahr unter Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren geht.[11]

[11] ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. http://bit.ly/LearnStatus

02 INTEGRATION DER VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG IN DIE LEHRPLÄNE VON SCHULEN, EINSCHLIESSLICH EINER MINDESTANZAHL VON UNTERRICHTSSTUNDEN

Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollte in die Lehrpläne von Schulen aller Stufen integriert werden, auch in jene von Kindergärten. Das sollte sich in den Unterlagen zu den Lehrplänen sowohl auf nationaler Ebene als auch auf Schulebene widerspiegeln.

Um die Bildungsziele zu erreichen, die in den Lehrplänen festgelegt sind, sollte eine bestimmte Mindestanzahl an Stunden pro Jahr der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung gewidmet werden.

Der Unterricht zur Verkehrssicherheit und nachhaltigen Mobilität kann entweder in andere Fächer integriert werden (siehe Prinzip #14) oder als eigenes, spezialisiertes Fach geführt werden.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

FINNLAND

VERKEHRSSICHERHEITSBILDUNG IM LEHRPLAN FÜR GRUNDBILDUNG

Die Verkehrssicherheitsbildung ist in Finnland in den Kernlehrplan für Grundbildung integriert, dem die Schulen folgen müssen. Dieser Kernlehrplan wurde 2014 eingeführt und er umfasst sowohl die Verkehrs- und Mobilitätsbildung im Rahmen verschiedener Unterrichtsfächer als auch in der fachübergreifenden Kompetenz „Auf sich selbst achten und das tägliche Leben meistern.“.[12]

In der 1. und 2. Schulstufe (7 bis 8 Jahre) wird die Aufmerksamkeit auf eine unabhängige und sichere Mobilität in der unmittelbaren Umgebung des Kindes gerichtet, auf die Verwendung von Schutz- und Sicherheitsausrüstung sowie auf die Verbesserung der Fähigkeiten und das Wissen als Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

In der 3. bis 6. Schulstufe (9 bis 12 Jahre) liegt der Fokus auf der unabhängigen Mobilität in einem weiteren Umfeld und in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Fähigkeiten für das sichere Radfahren sowie darauf, die Sicherheit des Kindes und anderer Verkehrsteilnehmer*innen zu gewährleisten. Die Schüler*innen werden in der Verwendung der passenden Sicherheits- und Schutzausrüstung angeleitet und lernen die wichtigsten Sicherheitssymbole kennen.

In der 7. bis 9. Schulstufe (13 bis 15 Jahre) werden die Schüler*innen darin angeleitet, sich in verschiedenen Verkehrssituationen vorausschauend und verantwortungsvoll zu verhalten (vor allem beim Rad- oder Mopedfahren), Schutz- und Sicherheitsausrüstungen zu verwenden und nicht unter Drogen- oder Alkoholeinfluss ein Fahrzeug zu lenken.

FLANDERN

VERKEHRSSICHERHEIT ALS TEIL DES LEHRPLANS FÜR DIE SEKUNDARSTUFE

Im Jahr 2019 wurde in Flandern das Thema Verkehrssicherheit in den regionalen Lehrplan für die Sekundarstufe aufgenommen. Das Bildungsziel dieses Lehrplans verlangt, dass die Schüler*innen die Verkehrsregeln und Risikofaktoren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen kennen, genauso wie Strategien, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Ziel ist, dass sich die Schüler*innen auf

[12] Opetushallitus / Utbildningsstyrelsen (2014), Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014 / Grunderna för läroplanen för den grundläggande utbildningen 2014. http://bit.ly/2t62SUc (FIN) / http://bit.ly/34fGq8a (SWE)

Grundlage eines persönlichen Rahmens verhalten, der Werte, Ansichten, Verhaltensweisen, Erfahrungen und Informationen umfasst, die verinnerlicht werden. Dabei muss darauf geachtet werden, ein Gleichgewicht zwischen widersprüchlichen Aspekten zu finden. Für die Vorschulen und die Primarstufe in Flandern war Verkehrssicherheit bereits ein Teil des Lehrplans.[13]

NORWEGEN
VERKEHRSSICHERHEIT IM LEHRPLAN FÜR KINDERGÄRTEN

Seit 2017 ist im nationalen norwegischen Lehrplan festgehalten, dass Kindergärten durch die Zusammenarbeit mit der lokalen Gemeinschaft und Gesellschaft dabei helfen sollen, dass Kinder „verschiedene Landschaften erkunden und sich mit Institutionen und Orten in der lokalen Gemeinschaft vertraut machen, um sich sicher selbst orientieren und bewegen zu können". Lebenskompetenzen und die Gesundheit sind zentrale Werte, die im Kindergarten vermittelt werden.[14]

GRIECHENLAND
VERKEHRSSICHERHEIT WÄHREND DER THEMENWOCHE AN SEKUNDARSCHULEN

In Griechenland wurde für die ersten drei Schulstufen der weiterführenden Schulen eine Themenwoche eingeführt, für die die Lehrer*innen aus vier gesundheitsrelevanten Themen wählen können, darunter auch Verkehrssicherheit. Für die letzten drei Schulstufen der griechischen Sekundarschulen besteht auch die Möglichkeit, an einem speziellen Unterrichtstag in den letzten vier Monaten des Schuljahres verkehrserzieherische Aktivitäten zu setzen.[15]

PORTUGAL
VERKEHRSSICHERHEIT ALS TEIL DES LEHRPLANS FÜR STAATSBÜRGERSCHAFT UND ENTWICKLUNG

Die Verkehrssicherheitsbildung ist in portugiesischen Schulen ein ergänzender Teil des Lehrplans für staatsbürgerliche Bildung und daher kein eigenständiges Fach.[16] Der Kompetenzrahmen für die Verkehrssicherheitsbildung ist ein Orientierungsinstrument, das die Fähigkeit, das Wissen, die Einstellungen und Verhaltensweisen aufzeigt, die der*die Einzelne sich aneignen muss, um sicher auf den Straßen unterwegs zu sein. Dieses Instrument legt jeweils eigene Ziele für die einzelnen Bildungsniveaus fest. Die Ziele sind in (i) Wissen und Fähigkeiten sowie (ii) Verhalten und Einstellungen unterteilt und sollen sicherstellen, dass die Schüler*innen am Ende der Sekundarstufe die angemessenen Verhaltensweisen als Fußgänger*innen, Mitfahrer*innen und Lenker*innen kennen und anwenden.[17]

DEUTSCHLAND
RAHMENEMPFEHLUNGEN FÜR DIE BUNDESLÄNDERÜBERGREIFENDEN HARMONISIERUNG

Die Ständige Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland hat Rahmenempfehlungen für die Verkehrssicherheitsbildung an Grundschulen entwickelt. In Deutschland fällt die Bildung in die Zuständigkeit der einzelnen Bundesländer, und die Implementierung von Verkehrssicherheitsbildung im Speziellen ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich. Um einen einheitlichen Standard und Inhalt der Verkehrssicherheitsbildung in ganz Deutschland zu gewährleisten, haben sich die Bildungsminister*innen auf ein Mindestmaß an Rahmenbedingungen verständigt, die von den Bundesländern umgesetzt werden können.[18]

[13] Verkehrssicherheit ist Ziel 1.13 in der Liste der Kompetenzen für körperliches, mentales und emotionales Bewusstsein/Gesundheit in der Sekundarstufe. Alle Bildungsziele Flanderns finden Sie unter : http://bit.ly/2sBZpg0
[14] Norwegian Directorate for Education and Training (2017), Framework Plan for Kindergartens, p.56. http://bit.ly/2qs0xlK
[15] Ministry's Circular number Φ20.1/192356/Δ2/8-11-2017. http://bit.ly/2YkxFZ5
[16] Decree-law no. 55/2018 of 6 July. http://bit.ly/33Vfl4v
[17] Ministério da Educação e Ciência (2012), Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico. http://bit.ly/2RpJnjJ
[18] Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012), Empfehlung zur Mobilitäts-und Verkehrserziehung in der Schule, Beschluss in der Fassung vom 10.05.2012. http://bit.ly/2TFlG4Q

03 FESTLEGUNG VON STRATEGISCHEN, TAKTISCHEN UND OPERATIVEN ZIELEN

Für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollten spezifische Ziele gesetzt werden. Diese spezifischen Ziele sollte es für jedes Bildungsniveau geben und für alle Typen von Verkehrsteilnehmer*innen. Auf nationaler Ebene sollten diese Ziele strategisch als Mindestanforderungen an das Lernen festgelegt werden. Darauf aufbauend können die operativen Ziele einzelner Maßnahmen definiert werden.

Es sollte nicht das einzige Ziel sein, Wissen über das Thema Verkehrssicherheit und zur Mobilität zu erlangen. Vielmehr sollte sichergestellt werden, dass Schüler*innen die Fähigkeiten erwerben und die Verhaltensweisen entwickeln, die für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr nötig sind (siehe auch Prinzip #9). Die Ziele sollten aktuelle Entwicklungen einbeziehen und zum Beispiel neue Sicherheitsrisiken und neue Formen der Mobilität widerspiegeln.

Ziele zu setzen, ist für die ordnungsgemäße Evaluierung von nationalen Strategien und individuellen Maßnahmen besonders wichtig.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

NIEDERLANDE
DIE NIEDERLÄNDISCHEN LERNZIELE FÜR LEBENSLANGE VERKEHRSSICHERHEITSBILDUNG

In einem Strategiepapier wurden die Kernziele für sechs Altersgruppen (0-4 Jahre; 4-12; 12-16; 16-25; 25-60; 60+) festgelegt. Dazu gibt es jeweils eine allgemeine Beschreibung der verkehrserzieherischen Ansätze, die dabei angewendet werden sollten.[19]

Das niederländische Verkehrsministerium gab infolgedessen ein Dokument in Auftrag, das – basierend auf diesen Kernzielen – konkrete Lern- und Bildungsziele setzen und sowohl regionalen Entscheidungsträger*innen als auch den Entwickler*innen von Lehrmaterialien als Leitfaden dienen sollte.[20] In diesem Dokument wird betont, dass die Ziele so gesetzt wurden, dass sie von vielen Stellen angestrebt werden können; nicht nur in der Schule, sondern auch Zuhause oder in Vereinen.

Im Sinne des lebenslangen Lernens wird hervorgehoben, wie wichtig ein nahtloser Übergang zwischen den verschiedenen Lernzielen für die einzelnen Zielgruppen ist.

[19] Van Betuw & Vissers (2002), Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie. http://bit.ly/2m8hMpr
[20] Van Betuw, Vissers, Nägele, Kooistra & Harteveld (2007), Learning goals for lifelong road safety education. http://bit.ly/38xZKko

04 BEREITSTELLUNG AUSREICHENDER MITTEL FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

Für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollten ausreichende Mittel zur Verfügung stehen – nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch in Bezug auf die verfügbare Zeit und die personelle Ausstattung. Die Mittel sollten dafür ausreichen, um genügend Spielraum für den Unterricht in Verkehrssicherheit und nachhaltiger Mobilität zu haben. Außerdem sollten die Mittel in einem Ausmaß zur Verfügung stehen, das den politischen Prioritäten in der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der nachhaltigen Mobilität gerecht wird.

Ausreichende Mittel sollten auf allen Ebenen bereitgestellt werden: von der Zuweisung in nationalen Budgets und Strategien über die regionalen politischen Entscheidungsträger*innen und Organisationen bis hin zu den Budgets und Strategien von Schulen und Organisationen auf lokaler Ebene.

KOSTENGÜNSTIGE MASSNAHMEN

Bei vielen der in diesem Bericht genannten Prinzipien handelt es sich um kostengünstige Maßnahmen. Zum Beispiel können Schulen einen Verkehrssicherheitsplan entwickeln und implementieren oder eine Lehrkraft als Verkehrs- und Mobilitätsbeauftragte*n ernennen (siehe Prinzipen #6 und #7) – beides verursacht wenige bis keine Kosten.

Die Prinzipien, dass Materialien aktuell sein (siehe Prinzip #10) und mehr als nur Wissen abdecken sollten (siehe Prinzip #9) können als Bewertungskriterien für die Auswahl neuer Unterrichtsmaterialien herangezogen werden. Das trifft auch auf Prinzip #14 zu, bei dem es darum geht, dass interdisziplinäre Materialien verwendet werden sollten, damit Schüler*innen im Kontext anderer Fächer etwas über Verkehrssicherheit und Mobilität lernen.

SCHULEN EINBINDEN UND UNTERSTÜTZEN

05

EINBINDUNG UND UNTERSTÜTZUNG DER SCHULLEITUNG

Die Direktionen von Schulen und Kindergärten sollten von den politischen Entscheidungsträger*innen auf nationaler und lokaler Ebene dazu ermutigt werden, die nationalen Strategien in ihren eigenen Institutionen umzusetzen. Außerdem sollten die Direktionen dazu angehalten werden, sicherzustellen, dass die Schüler*innen in Verkehrssicherheit und Mobilität unterrichtet werden und die Lehrkräfte diese Einheiten in der Praxis durchführen. Schulen und Kindergärten sollten darüber hinaus dazu ermutigt werden, eigene Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen (siehe Prinzip #6).

Die Entscheidungsträger*innen auf allen Ebenen sollten dabei den Schulleiter*innen die notwendige Unterstützung für die Planung, Organisation, Implementierung, Leitung und Überwachung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung zukommen lassen.

06

SCHULEN ZU EINER EIGENEN VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSSTRATEGIE MOTIVIEREN

Alle Schulen und Kindergärten sollten eine Verkehrssicherheits- und Mobilitätsstrategie haben. Diese Strategie sollte einen Bildungsplan für das jeweilige Schuljahr enthalten: Welche Lektionen in puncto Verkehrssicherheit werden in welcher Klasse unterrichtet?

Eine Verkehrssicherheits- und Mobilitätsstrategie kann zum Beispiel auch skizzieren, wie die Eltern in den Verkehrssicherheitsunterricht eingebunden werden, wie die Verkehrssicherheit rund um die Schule gewährleistet wird und wie ein sicherer und umweltfreundlicher Transport bei Schulfahrten sichergestellt werden kann. Diese Strategie sollte eine breitere Perspektive auf den Schulethos und das schulische Umfeld umfassen, indem zum Beispiel berücksichtigt wird, auf welche Arten die Einstellungen zur Verkehrssicherheit beeinflusst werden. Zum Beispiel sollte betont werden, dass das Schulpersonal angemessene Verhaltensweisen und Einstellungen zur Verkehrssicherheit vorlebt.

Solche Strategien sollten jedes Jahr überdacht und aktualisiert werden – und sie sollten in Kooperation mit allen relevanten Partnern, wie Gemeinden, Polizei, Gemeinschaft, Eltern und Schüler*innen entwickelt werden. Die Strategie sollte öffentlich verfügbar sein, zum Beispiel auf der Website der Schule oder des Kindergartens.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE FÜR DIE PRINZIPIEN 5 & 6

NIEDERLANDE
GÜTESIEGEL FÜR VERKEHRSSICHERHEIT FÜR SCHULEN

Um Schulen anzuspornen und zu unterstützen, haben neun Provinzen in den Niederlanden ein Programm ins Leben gerufen, das Grundschulen mit einem „Gütesiegel für Verkehrssicherheit" auszeichnet, wenn sie sowohl Verkehrssicherheitsbildung als auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Umfeld der Schule implementieren.

„SCHOOL op SEEF" heißt das Programm in Südholland.[21] Die folgenden Anforderungen werden an die Schulen gestellt:

- Theoretischer und praktischer Unterricht für alle Schüler*innen in jedem Schuljahr;
- Verkehrssicherheitsbildung und Verkehrssicherheit sind strukturell in die Schulpolitik integriert;
- umfassende Kommunikation mit Eltern/Erziehungsberechtigten über alle Aktivitäten und deren Rolle als Erzieher*innen;
- umfassende Kommunikation mit der Gemeinde über Verkehrsprobleme im Umfeld der Schule;
- Vorhandensein einer soliden Organisationsstruktur mit klaren Aufgaben und Zuständigkeiten für die Schulleitung, die Kontaktperson für Verkehr, die Lehrer*innen und Helfer*innen aus dem Kreis der Eltern.

„SCHOOL op SEEF" stellt Unterrichtsmaterialien und Werkzeuge für die Schulen zur Verfügung, damit sie Verkehrssicherheitsmaßnahmen planen und implementieren können. Besonders werden in diesem Programm die Zusammenarbeit und geteilte Verantwortung zwischen Schule, Gemeinde und Eltern betont. „TotallyTraffic" ist ein ähnliches Programm für die Sekundarstufe in Südholland, das auch in anderen Regionen der Niederlande eingesetzt wird.[22]

NORWEGEN
KINDER-VERKEHRSCLUB

Der Kinder-Verkehrsclub, eine Initiative des Norwegian Council for Road Safety (NCRS; Trygg Trafikk) konzentriert sich auf Kindertagesstätten. Wenn gute Verhaltensweisen bereits ausgebildet werden, solange Kinder noch sehr klein sind, ist es wahrscheinlich, dass sie zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmer*innen heranwachsen. Viele Kindertagesstätten und Familien mit kleinen Kindern engagieren sich deshalb für Themen der Verkehrssicherheit – aber nicht alle.

Der Kinder-Verkehrsclub will sicherstellen, dass Kindertagesstätten Themen des Straßenverkehrs auf natürliche Weise in die Aktivitäten während des Jahres integrieren, und dass der Straßenverkehr ein Thema in der Zusammenarbeit mit den Eltern ist. Der NCRS betrachtet Kindertagesstätten als einen öffentlichen Ort, an dem alle zusammentreffen und wo daher ein größeres Angebot an gleichberechtigter Ausbildung gewährleistet werden kann.

Der Kinder-Verkehrsclub für Kindertagesstätten wurde 2016 ins Leben gerufen. Etwa 50 % aller Kindertagesstätten in Norwegen waren im Jahr 2019 bereits Mitglied des Clubs.[23]

[21] Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (n.d.), School op Seef. http://bit.ly/2XtS8tV
[22] Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (n.d.), TotallyTraffic. http://bit.ly/33EjVcE
[23] Trygg Trafikk (n.d.), Barnas Trafikklub. http://bit.ly/33GNn1D

DÄNEMARK

DIE MEHRHEIT DER DÄNISCHEN SCHULEN HAT EINE VERKEHRSSICHERHEITSSTRATEGIE

In ihrem nationalen Aktionsplan rät die Danish Road Safety Commission, dass alle Schulen, in denen Kinder und Jugendliche zwischen 5 bis 15 Jahren unterrichtet werden (dänische Grundschulen) eine Verkehrssicherheitsstrategie entwickeln und dabei von den Gemeinden unterstützt werden sollen.[24] Um diese Empfehlung umsetzen zu können, bietet der Danish Road Safety Council (Sikker Trafik) auf seiner Website Informationen dazu an, wie eine Verkehrssicherheitsstrategie ausgearbeitet werden kann. Dies umfasst das Einrichten einer Arbeitsgruppe, um zu untersuchen, was die Schule in diesem Zusammenhang bereits tut, was gut und was nicht so gut funktioniert, und welche Herausforderungen die Strategie adressieren muss. Auf der Website werden dazu Vorlagen und Beispiele bereitgestellt.[25] Die Mehrheit der dänischen Schulen hat eine solche Verkehrssicherheitsstrategie, und Umfragen zeigen, dass in diesen Schulen mehr Schüler*innen den Schulweg selbstständig bestreiten.

Alle dänischen Gemeinden werden darüber hinaus ermutigt, die Verkehrssicherheitsbildung als Punkt in den regelmäßigen Treffen zwischen Schuldirektor*innen und den zuständigen Verwaltungsstellen der Gemeinden aufzunehmen. Dadurch bleiben die Gemeinden auf dem aktuellen Stand darüber, ob Verkehrssicherheitsbildung in den Schulen angeboten wird und ob die Schulen die nationalen Ziele für Verkehrserziehung erfüllen.

FINNLAND

VERKEHRSSICHERHEITSPLÄNE ALS LEITFADEN FÜR SYSTEMATISCHE VERKEHRSSICHERHEITSBILDUNG

Um die systematische und langfristige Verkehrssicherheitsbildung zu unterstützen, werden schulspezifische Sicherheitspläne ausgearbeitet. Um die besten Ergebnisse zu erzielen, empfiehlt der Finnish Road Safety Council (Liikenneturva) den Schulen, vor allem auf die folgenden Punkte zu achten: eine sichere Verkehrsumgebung, die auf Basis der Fähigkeiten und Bedürfnisse bewertet wird, die Verwendung von Sicherheitsausrüstung, Verkehrssicherheitsbildung sowie die Beeinflussung anderer Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem der Autofahrer*innen.

Der Verkehrssicherheitsrat empfiehlt außerdem, dass die schulspezifischen Verkehrssicherheitspläne vier Teile umfassen sollten: den Weg zur Schule und die Verkehrssituation in der Umgebung, Verkehrssicherheitsbildung, Rollenmodelle, Zusammenarbeit und Vernetzung. Der Plan sollte gemeinsam von Lehrer*innen, Schüler*innen und deren Eltern ausgearbeitet werden und als Leitfaden für die systematische Verkehrssicherheitsbildung herangezogen werden.

Ein Beispiel für einen Verkehrssicherheitsplan, der in Zusammenarbeit mit dem Finnish Road Safety Council entwickelt wurde, finden Sie unter: http://bit.ly/36um7oZ

[24] Danish Road Safety Commission (2013), National Action Plan 2013-2020. http://bit.ly/2X8xpMj
[25] Sikker Traffik (n.d.), Trafik Politik. http://bit.ly/36WyyuL

BULGARIEN

VERPFLICHTENDE VERKEHRSSICHERHEITSKOMITEES IN SCHULEN UND KINDERGÄRTEN

Seit 2016 ist eine Verordnung in Kraft, die von jeder Schule, von jedem Kindergarten und Jugendzentrum für persönliche Entwicklung im Land verlangt, ein eigenes Verkehrssicherheitskomitee zu ernennen.[26] Dieses Komitee muss die Direktor*innen in den folgenden Punkten unterstützen:

i. Kontrolle der Qualität der Verkehrssicherheitsbildung in der jeweiligen Einrichtung;

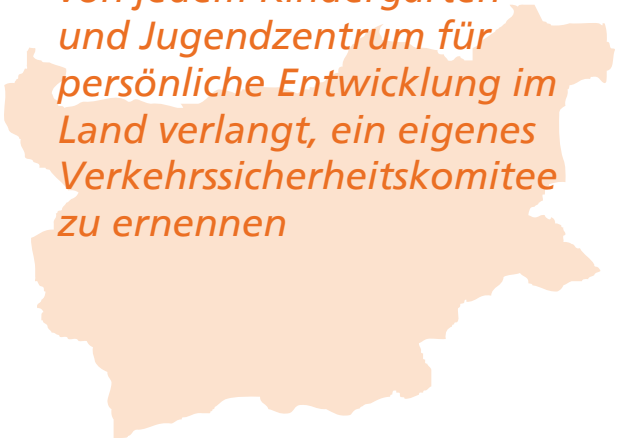
ii. Sicherstellen, dass die Verkehrssicherheitsbildung wirksam ist und die spezifischen Verkehrssicherheitsrisiken adressiert, denen die Kinder und Jugendlichen im städtischen Umfeld der jeweiligen Einrichtung und auf den Schulwegen begegnen;

iii. Organisation öffentlicher Initiativen, die darauf abzielen, unter den Schüler*innen und in der Öffentlichkeit das Bewusstsein für die Risiken des Straßenverkehrs zu erhöhen.

Diese Komitees müssen jährliche Verkehrssicherheitspläne erstellen, die alle Maßnahmen und Interventionsbereiche umfassen, und sie müssen jedes Jahr an die Schulbehörden berichten, welche Initiativen und Maßnahmen gesetzt wurden.

Die Verordnung verlangt von Bildungseinrichtungen auf Vorschul-, Primar- und Sekundarebene außerdem, die Umgebung ihrer Standorte durch verschiedene Maßnahmen sicherer zu machen. Seit Gründung der Verkehrssicherheitskomitees wurde von vielen guten Ergebnissen berichtet.

Seit 2016 ist eine Verordnung in Kraft, die von jeder Schule, von jedem Kindergarten und Jugendzentrum für persönliche Entwicklung im Land verlangt, ein eigenes Verkehrssicherheitskomitee zu ernennen



[26] Die Verordnung (auf Bulgarisch) gibt es als Download unter: http://bit.ly/2FEYtLb

07 ERNENNUNG EINER LEHRKRAFT ALS VERKEHRS- UND MOBILITÄTSBEAUFTRAGTE*R

In allen Schulen sollte es eine Lehrkraft geben, die als Koordinationsstelle und Kontaktperson für Fragen der Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung fungiert. Einerseits würde diese Lehrkraft die anderen Lehrer*innen dazu motivieren, inspirieren, anleiten und darin unterstützen, einen guten Unterricht zu den Themen Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität anzubieten. Alternativ könnte diese Lehrkraft (auch) dafür verantwortlich sein, einen Teil des Unterrichts durchzuführen, zum Beispiel die theoretischen und praktischen Radfahrtests.

Andererseits wäre diese Lehrkraft die zentrale Kontaktperson für die Beratung der Schulleitung und anderer Lehrer*innen in Fragen der Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung. Sie wäre auch die Verbindungsperson zwischen Schule und Gemeinde, Polizei und Verkehrssicherheitsorganisationen.

Diese Lehrkraft – ob es sich dabei um eine*n spezielle*n Verkehrserzieher*in oder um eine „reguläre" Lehrkraft mit der Verantwortung für eine Klasse handelt – sollte regelmäßige Fortbildung in Anspruch nehmen können, um immer auf dem neuesten Stand des Wissens zu bleiben.

Eine reguläre Lehrkraft als Kontaktperson für Verkehrssicherheit zu ernennen, ist außerdem eine kostengünstige Maßnahme. Die Lehrkraft bekommt bereits ein Gehalt und würde dennoch sicherstellen, dass das Angebot an Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in der Schule verbessert wird.

Die Erfahrungen in Norwegen und Dänemark zeigen, dass die Schüler*innen in Schulen mit solchen Lehrkräften mehr Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht erhalten.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

DÄNEMARK

KURSE UND MATERIALIEN FÜR KONTAKTLEHRER*INNEN FÜR VERKEHRSERZIEHUNG

Das dänische Bildungsministerium rät dazu, an allen Schulen mit Schüler*innen zwischen 6 und 16 Jahren Lehrkräfte als Kontaktpersonen für Verkehrs- und Mobilitätsbildung zu ernennen. Diese Lehrkräfte sollten auch dazu ermuntert werden, an den Kursen für Kontaktlehrer*innen teilzunehmen, die vom Danish Road Safety Council (Sikker Trafik) organisiert werden. Diese Kurse finden jedes Jahr für neue und „alte" Kontaktlehrer*innen statt. Im Rahmen dieser zweitägigen Kurse gibt es Informationen zu den verfügbaren Unterrichtsmaterialien, genauso wie praktische Übungen sowie Diskussionsrunden zu der Frage, was „gute" Kontaktlehrer*innen für Verkehrserziehung ausmacht.[27]

FLANDERN

KONTAKTPERSONEN IN ARBEITSGRUPPEN ZUM THEMA VERKEHR

Die Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) fördert in Schulen in Flandern den Einsatz von Arbeitsgruppen zum Thema Verkehr.[28] In diesen Arbeitsgruppen sind Lehrer*innen und Eltern vertreten, wobei eine Person als Kontaktperson fungiert. Es ist allerdings nicht ungewöhnlich, dass Präventionsberater*innen die Ansprechpersonen für Verkehrssicherheit in Schulen der Sekundarstufe (und manchmal auch in Grundschulen) sind, da sie zum Thema Sicherheit im Allgemeinen mehr Expertise haben. Nichtsdestotrotz wird der Verkehrssicherheitsunterricht üblicherweise von Lehrer*innen gehalten, die sich aktiv mit dem Thema auseinandersetzen.

[27] Auf seiner Webseite bietet das Danish Road Safety Council weitere Informationen und inspirierende Materialien für Kontaktlehrer*innen für Verkehrs- und Mobilitätsbildung an (http://bit.ly/33MF5q5), genauso wie einen Leitfaden für den Unterricht (http://bit.ly/34TJGH8)
[28] Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (n.d.), Verkeersouders. Werkgroep Verkeer. http://bit.ly/363TVJm

08

STÄRKUNG DER KOMPETENZ VON LEHRER*INNEN UND UNTERSTÜTZUNG IHRER ARBEIT

Auch die Lehrer*innen sollten Unterricht erhalten, damit sie sich darin sicher fühlen, Verkehrssicherheits- und Mobilitätsstunden durchzuführen, und um sicherzustellen, dass sie am neuesten Stand des Wissens bleiben.

Die Unterstützung kann zum Beispiel von Expert*innen für Verkehrs- und Mobilitätsbildung kommen, die zeigen, wie der Unterricht abgehalten werden könnte. Diese Expert*innen können eine Schlüsselrolle spielen: Sie können Lehrer*innen dazu zu motivieren, Kindern und Schüler*innen Verkehrssicherheitsunterricht zu geben.

Schuldirektor*innen sollten den Lehrer*innen in puncto Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht möglichst breite Unterstützung zukommen lassen.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

EUROPÄISCHE UNION

KROS: EIN ERASMUS+ PROJEKT ZUR VERKEHRSSICHERHEIT

„KROS: Knights for ROad Safety" ist ein von der EU finanziertes Programm im Rahmen von ERASMUS+. Der Fokus liegt hier auf offener Bildung und innovativen Praktiken im digitalen Zeitalter und zielt darauf ab, Grundsätze der Verkehrssicherheit und Best Practices aus Grund- und Sekundarschulen in Österreich, Griechenland, Irland, Polen und Spanien zu integrieren. Ergänzend zu Schulungen und Workshops für Lehrer*innen werden online Ressourcen und Trainingsmaterialien zur Verfügung gestellt.

Aktivitätsblätter – zum Beispiel für Mathematik, Physik und Sozialwissenschaften – helfen den Lehrer*innen, das Thema Verkehrssicherheit in ihre jeweiligen Fächer zu integrieren. Im Rahmen von KROS wurde auch eine Virtual-Reality-App mit Verkehrssicherheitsszenarien entwickelt. Das Projekt unterstützt darüber hinaus eine schulweite Herangehensweise an das Thema Verkehrssicherheit: Dazu gehört die Integration des Themas in den Lehrplan und die Schulorganisation sowie das Engagement und die Unterstützung der Eltern.[29]

SCHOTTLAND

JÄHRLICHE AKTUALISIERUNG EINES LEITFADENS ZU VERFÜGBAREN RESSOURCEN

Das „Curriculum for Excellence" ist die Philosophie, die dem schottischen Bildungssystem zugrunde liegt. Um die Glaubwürdigkeit innerhalb des Berufsstandes der Lernenden und Lehrenden zu gewährleisten, hat Road Safety Scotland alle seine Unterlagen an dieser Philosophie ausgerichtet. Ein Leitfaden für Lehrer*innen gibt einen Überblick über die verfügbaren Ressourcen und wie diese den Lehrplan unterstützen können. Road Safety Scotland arbeitet mit Education Scotland zusammen (der Bildungsbehörde der schottischen Regierung), um diese Publikation jedes Jahr zu überprüfen und zu aktualisieren. Die Publikation ist online erhältlich und wird auch an alle Bildungseinrichtungen in ganz Schottland sowie innerhalb der Verkehrssicherheitscommunity verteilt.[30]

[29] Das Projekt KROS, ein ERASMUS+ Programm im Rahmen der KA2 – Kooperation für Innovation und den Austausch von Good Practices: Strategische Partnerschaften für schulische Bildung, wird vom Verkehrssicherheitsinstitut Panos Mylonas koordiniert. www.kros-project.eu

[30] Road Safety Scotland (2019), Road Safety within Curriculum for Excellence 2019-20. http://bit.ly/2srqm5T

SPANIEN

LEITFÄDEN FÜR LEHRER*INNEN FÜR VERSCHIEDENE ALTERSGRUPPEN

Fundación MAPFRE hat für die spanischen Lehrer*innen mehrere Leitfäden entwickelt.[31] Diese Werkzeuge sollen den Lehrer*innen dabei helfen, einen erfolgreichen Unterricht durchzuführen. Für diesen Zweck stellen die Leitfäden Unterrichtsrichtlinien sowie Lernziele und -inhalte zur Verfügung, genauso wie die Methodik, Materialien und Bewertungsbögen für diese Aktivitäten. Die Leitfäden werden an unterschiedliche Altersgruppen angepasst. Derzeit können die Lehrer*innen auf Leitfäden für 3- bis 5-Jährige, 6- bis 8-Jährige, 9- bis 11-Jährige und 12- bis 16-Jährige zurückgreifen.

TSCHECHISCHE REPUBLIK

LEITLINIEN FÜR DIE VERKEHRSERZIEHUNG IM KINDERGARTEN

Das Transport Research Centre (CDV) in der Tschechischen Republik hat Leitlinien für die Verkehrserziehung im Kindergarten erarbeitet, die aus fünf Kapiteln bestehen: Unfälle mit Kindern; das psychometrische Kompetenzniveau von Vorschulkindern; Good Practices im Zusammenhang mit Kindern im Straßenverkehr und Verkehrsziehung im Kindergarten im Rahmen des nationalen Lehrplans.

Zusätzlich zu Seminaren für Lehrer*innen wurde eine Webseite sowohl für Lehrer*innen als auch für die breite Öffentlichkeit entwickelt, auf der kostenlose Materialien, Handbücher und andere sicherheitsrelevante Informationen für Kindergärten und Vorschulen zu finden sind. Diese Webseite wird laufend aktualisiert. Auf dieser Seite gibt es auch zehn Videos mit Anleitungen für die Umsetzung der Leitlinien in der Praxis.[32]

BELGIEN

KOSTENLOSE KURSE, INFORMATIONEN UND MATERIALIEN FÜR LEHRER*INNEN

Die Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) stellt in Flandern kostenlose Kurse zur Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung für Lehrer*innen und Lehramtsstudent*innen für Vor- und Grundschulen sowie für Turnlehrer*innen an Sekundarschulen zur Verfügung. Die Stiftung unterstützt die Lehrer*innen außerdem mit Newslettern zur Verkehrserziehung und stellt kostenlose Unterrichtsmaterialien zur Verfügung, wie zum Beispiel Handbücher und Unterrichtsbeispiele.[33]

Die belgische Region Wallonie bietet ebenfalls kostenlose Kurse und Unterrichtsmaterialien an – allerdings nicht nur für Lehrer*innen, sondern auch für Mitarbeiter*innen von NGOs und der Polizei, die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht in Schulen geben und von der Regierung Förderungen erhalten, um dieser Aufgabe nachzukommen.[34]

PORTUGAL

LEHRER*INNEN DARIN AUSBILDEN, ANDERE LEHRER*INNEN AUSBILDEN ZU KÖNNEN

Die Lehrer*innen in den Vor- und Grundschulen Portugals können innerhalb des Kompetenzrahmens für Verkehrs- und Mobilitätsbildung an Verkehrssicherheitstrainings als Teil des systematischen lebenslangen Lernens teilnehmen. Das umfasst auch das „Training der Trainer*innen“: Am Ende dieses Programms können die Lehrer*innen selbst andere Lehrer*innen ausbilden. Sie bekommen außerdem Online-Unterstützung bei der Entwicklung von Verkehrssicherheitsprojekten.[35] Diese Ausbildung wird in Kürze auch für Lehrer*innen an Sekundarschulen verfügbar sein.

[31] Fundación MAPFRE (n.d.), Guías Didácticas de educación vial. http://bit.ly/2DTOil3
[32] Centrum Dopravního Výzkumu, v.v.i. (CDV), Děti v dopravě. http://bit.ly/2NSfohw
[33] Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (n.d.), Verkeer op School. http://bit.ly/2r3P0Jq
[34] Wallonie mobilité (n.d.), Education Mobilité et Sécurité routière (EMSR). http://bit.ly/302jicM
[35] Informationen zur Ausbildung von Lehrer*innen in Portugal stehen auf der folgenden Webseite zur Verfügung: https://bit.ly/3C2qEyO

FINNLAND
DIE BEDEUTUNG DER UNTERSTÜTZUNG DURCH DIE SCHULLEITUNG

Der Finnish Road Safety Council (Liikenneturva) bietet Lehrer*innen jedes Jahr eine Weiterbildung in Themen der Verkehrssicherheit an. In diesem Rahmen können die Lehrer*innen die Grundlagen der Verkehrssicherheitsbildung wiederholen und verschiedene Handlungsmodelle ausprobieren. Die Lehrer*innen haben auch die Möglichkeit, sich mit anderen Lehrer*innen zu vernetzen und Good Practices zu teilen. Der Finnish Road Safety Council verschickt außerdem vier Mal pro Jahr elektronische Newsletter, in denen aktuelle Themen hervorgehoben sowie Materialien und Handlungsmodelle für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung vorgestellt werden. Wie die Ergebnisse einer Umfrage zeigen, ist die Unterstützung durch die Schulleitung ein wichtiger Faktor für Lehrer*innen, wenn es darum geht, Verkehrssicherheit in ihren Unterricht zu integrieren.

DEUTSCHLAND
UNTERSTÜTZUNG FÜR LEHRER*INNEN IN BERUFSBILDENDEN SCHULEN

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, unterstützt von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, entwickelt jedes Jahr ein umfassendes Materialpaket für Lehrer*innen an berufsbildenden Schulen. Diese Materialien behandeln immer wieder ein anderes Thema der Verkehrsunfallprävention.[36] Unter anderem enthält das Paket eine Powerpoint-Präsentation, ein Handbuch mit Ratschlägen, wie die Inhalte in die Praxis umgesetzt werden können, Videos und Übungsblätter.

[36] Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (n.d.), Allein Unterwegs. http://bit.ly/2t0DUGe

Volvo
Unicon

DIE HOHE QUALITÄT DER BILDUNG SICHERN

09

SICHERSTELLEN, DASS ES BEI DER VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG UM WISSEN, FÄHIGKEITEN, EINSTELLUNGEN UND MOTIVATIONEN SOWIE UM DAS ÜBEN IM VERKEHR GEHT

Bei der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollte es nicht nur darum gehen, Wissen zu erwerben und die Verkehrsregeln zu verstehen. Es geht auch darum, Fähigkeiten zu entwickeln und zu verbessern sowie Einstellungen und Motivationen zu stärken und zu verändern.

Im Unterricht sollten die Schüler*innen lernen, Gefahren und Risikofaktoren wahrzunehmen, die Handlungen anderer Verkehrsteilnehmer*innen vorauszusehen und Nein zum riskanten Verhalten anderer zu sagen. Der Unterricht sollte den Schüler*innen auch beibringen, ihre eigenen sowie die Einstellungen, Motivationen und Verhaltensweisen anderer zu reflektieren.

Der Unterricht sollte aber nicht nur im Klassenzimmer stattfinden, sondern das praktische Üben und Erfahren inkludieren – sowohl in geschützten Umgebungen als auch in der „echten" Welt, wo ein Bezug zu den Problemen in der Umwelt der Schüler*innen besteht und wo sie sich an die Rolle gewöhnen können, die sie selbst im Verkehrssystem haben.

Die Definition von LEARN! für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung umfasst alle genannten Elemente und wird im Detail auf Seite 6 dieses Berichts erklärt.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

EUROPA
RADFAHRPRÜFUNG

In vielen europäischen Ländern nehmen Kinder an Radfahrprüfungen teil. Diese Prüfungen kombinieren üblicherweise Theorie und Praxis: Sie legen den Fokus darauf, dass die Schüler*innen nicht nur genügend Wissen, sondern auch genügend Können haben und das richtige Verhalten zeigen, um ihre Fahrräder sicher lenken zu können. Siehe Prinzip #13 für mehr Informationen zu diesen Radfahrprüfungen.

NORWEGEN
EIN WAHLPFLICHTFACH AN SEKUNDARSCHULEN

Bei den Wahlpflichtfächern handelt es sich in Norwegen um praktische Fächer, die zu mehr Motivation und einer vielfältigeren Ausbildung der Schüler*innen beitragen. Das Wahlpflichtfach „Verkehrswissen" kann von Schüler*innen im Alter von 14 bis 16 Jahren belegt werden. Dieses Fach hilft den Schüler*innen, sich durch Wissen, Fähigkeiten und die entsprechenden Einstellungen sicherer im Straßenverkehr zu bewegen und zielt darauf ab, die Schüler*innen dazu zu motivieren, kritisch zu denken und zu reflektieren. Rund 25 % der Schulen bieten dieses Wahlpflichtfach an. Eine Evaluierung des Fachs durch das Norwegian Centre for Transport Research hat gute Ergebnisse bescheinigt.[37]

[37] Johansson & Bjornskay (2018), TØI Report 1660/201. Evaluation of the elective subject traffic. http://bit.ly/2kC5ZzD

GRIECHENLAND
„MACH ES RICHTIG" IN DER SEKUNDARSTUFE

Das Programm „Do It Right" für Jugendliche nimmt nicht nur die Entwicklung von Fähigkeiten in den Fokus, sondern fördert auch das sicherheitsorientierte Verhalten, indem falsche Vorstellungen und ungesunde Einstellungen verändert werden. Das Programm wird in Griechenland vom Verkehrssicherheitsinstitut Panos Mylonas durchgeführt und fokussiert auf die größten Risikofaktoren im Straßenverkehr: Fahren unter Alkoholeinfluss, Nichtverwendung des Sicherheitsgurts, Reaktionszeit und Anhalteweg sowie psychologische Faktoren, die das Fahren beeinflussen. Es umfasst sowohl theoretische als auch interaktive Lernansätze, wie Rollenspiele, bei denen die Schüler*innen lernen, Nein zu gefährlichem Verhalten und Gruppendruck zu sagen. Darüber hinaus inkludiert das Programm das Training in einer sicheren Umgebung mit Hilfe moderner Simulatoren (Überschlagsimulator, Aufprallsimulator, Alkoholbrille, Ablenkungsspiele etc.).[38]

[38] RSI Panos Mylonas (n.d.), Do It Right. http://bit.ly/2OSMChZ

10 VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG AUF DEM NEUESTEN STAND HALTEN

Die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollte immer am neuesten Stand sein. Das trifft auf alle Aspekte der Bildung und auf alle involvierten Personen zu.

Zum einen sollten die Inhalte der Unterrichtsmaterialien immer aktuell gehalten werden, damit neue Entwicklungen in der Verkehrssicherheit und Mobilität abgedeckt werden: zum Beispiel die Risiken bei der Verwendung von Smartphones im Straßenverkehr oder die Vor- und Nachteile neuer Transportformen, wie E-Bikes und E-Scooter.

Zum anderen sollte der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht immer aktualisiert werden, um den letzten Stand des Wissens widerzuspiegeln. Das umfasst nicht nur Evaluierungsergebnisse anderer Maßnahmen in der Verkehrsbildung, sondern auch Wissen, das außerhalb der Verkehrssicherheitscommunity entsteht: zum Beispiel neueste Erkenntnisse in den Neurowissenschaften und der Psychologie, technologische Innovationen und Lösungen sowie Verbesserungen in den pädagogischen und didaktischen Methoden.

Die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sollte außerdem mit den Entwicklungen im Schulsystem Schritt halten, mit den verwendeten Methoden und den Denkweisen.

In den Kindergärten muss sich der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht ebenfalls immer wieder erneuern, um ihn relevant für die Zukunft zu machen. Es kann nicht vorausgesagt werden, was die Kinder von heute brauchen, um im Straßenverkehr der Zukunft sicher unterwegs zu sein. Also müssen sie lernen, wie man lernt, sich sicher zu verhalten.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

ÖSTERREICH

WORKSHOP ZUM THEMA ABLENKUNG

Das Bewusstsein für Ablenkung im Straßenverkehr sollte bereits früh geschärft werden – daher hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) einen Workshop für 12- bis 13-jährige Schüler*innen entwickelt.[39]

Dieser Workshop ist Teil des Bildungskonzepts „Risi & Ko" des KFV (siehe Prinzip #14) und setzt fünf Charaktere ein, um die Schüler*innen in geeigneter Weise an die einzelnen Themen heranzuführen. Da die persönliche Beteiligung und das öffentliche Engagement eine wesentliche Rolle bei der Änderung von Einstellungen spielen, werden im Workshop Methoden eingesetzt, die zur aktiven Teilnahme und zu einem persönlichen Beitrag anregen (z. B. Quiz und Experimente). Besondere Aufmerksamkeit kommt dem Thema „Smartphones im Straßenverkehr", dem Multitasking und damit verbundenen Mythen zu. Damit soll das Bewusstsein der Schüler*innen geschärft werden und sie sollen dazu befähigt werden, die entstehenden Risiken beim Texten, Musikhören oder Telefonieren im Straßenverkehr realistisch einzuschätzen.

[39] KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) (n.d.), Risi & Ko - Ablenkung im Straßenverkehr. http://bit.ly/34JuBIl

NORWEGEN

NEUE TECHNOLOGIEN EINSETZEN: EYE-TRACKING UND VIRTUAL REALITY FÜR JUNGE RADFAHRER*INNEN

Basierend auf der neuesten neurowissenschaftlichen Forschung wurde für junge Radfahrer*innen ein „Go/No Go inhabitation control test" entwickelt, um die Fähigkeit der Kinder zu überprüfen, unerwünschte Reaktionen zu unterdrücken. Dabei werden drei blinkende Lichter auf einer Teststrecke platziert, die die Aufmerksamkeit der Schüler*innen auf sich ziehen. Für den „Go-Test" wurden die Schüler*innen gebeten, auf diese Lichter zu schauen, während sie das beim „No-Go-Test" nicht machen sollten. Ihr Blickverlauf wurde durch Brillen mit Eye-Tracking-Sensoren aufgezeichnet. Während die meisten Schüler*innen angaben, den „No-Go-Test" leicht gemeistert zu haben, zeigten die Ergebnisse, dass es nur der Hälfte gelungen war, den Anweisungen zu folgen.

Die Ergebnisse wurden verwendet, um ein Aufmerksamkeits-Trainingsprogramm für die kritischsten Verkehrssituationen zu entwickeln, das anhand der Untersuchung des Verhaltens von Radfahrer*innen in einem Virtual-Reality-Szenario (VR) evaluiert wurde. Lehrer*innen aus drei Bezirken führten das Trainingsprogramm mit 30 Schüler*innen im SINTEF VR-Labor durch: Die Schüler*innen saßen dabei mit VR-Brillen mit integriertem Eye-Tracker auf einem Fahrrad und bewegten sich in einem realitätsnahen Szenario. Die Aufgabe lautete, sich so zu verhalten, wie sie es während des Aufmerksamkeitstrainings geübt hatten. Eine Kontrollgruppe fuhr im selben Szenario, wobei diese Gruppe aber lediglich ein reguläres Fahrradtraining erhalten hatte. Die vorläufigen Ergebnisse zeigen einen deutlichen Unterschied zwischen den Gruppen: Die Schüler*innen in der Versuchsgruppe orientierten sich in Risikosituationen an Kreuzungen besser und bewegten ihren Blick deutlich bewusster.[40]

SPANIEN

INITIATIVE FÜR VIRTUELLES RADFAHRTRAINING

Mit Virtual-Reality-Brillen kann man auf einem Standfahrrad durch Madrid fahren. Dabei erlernen die Teilnehmer*innen nicht nur die geltenden Radfahrregeln, sondern erleben auch potenziell gefährliche Situationen, in die sie auf den fünf programmierten Routen geraten können, und lernen diese zu vermeiden. Die Initiative ist eine Kooperation zwischen der Stadt Madrid und Fundación MAPFRE und zielt außerdem darauf ab, gesunde, nachhaltige und saubere Mobilität wie das Radfahren zu fördern.[41]

FINNLAND

DIGITALISIERUNG IM LEHRPLAN

Die Digitalisierung ist ein wesentliches Thema in Finnlands neuem Kernlehrplan (siehe Prinzip #2). Der Finnish Road Safety Council (Liikenneturva) hat deshalb „Filla & Rilla" entwickelt, ein digitales Lernumfeld für sicheres Radfahren für Schüler*innen im Alter von 9 bis 12 Jahren.[42] Es umfasst Level für verschiedene Schulstufen und ein Modul, in dem die Schüler*innen in der virtuellen Realität vorausschauendes Handeln üben können.

[40] Die Ergebnisse sind auf der folgenden Webseite veröffentlicht: https://bit.ly/3v5MAa1
[41] Weitere Informationen finden Sie auf der Webseite der Fundación MAPFRE: http://bit.ly/2OX9cEP
[42] Liikenneturva (n.d.), Filla & Rilla. http://bit.ly/384PZd0

11 QUALITÄTSSTANDARDS ANWENDEN

Die Qualität der Materialien für den Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht kann sehr stark variieren. Das Prinzip „Probieren geht über Studieren" sollte in der Verkehrssicherheitsbildung aber keinen Platz haben. Projekte, die schlecht ausgearbeitet wurden, können nämlich unerwünschte Effekte haben. Die Zeit und das Geld können stattdessen besser in gut konzipierte und evaluierte Projekte und Maßnahmen investiert werden.[43]

Qualitätsstandards für Unterrichtsmaterialien und Maßnahmen in den Bereichen Verkehrssicherheit und Mobilität sind daher unerlässlich.

Diese Materialien und Maßnahmen sollten spezifische Ziele für die Intervention definieren, an die Zielgruppen angepasst sein und die richtigen Inhalte für jene Zielgruppen bieten, an die sie sich richten. Sie sollten auf wissenschaftlicher Forschung und soliden akademischen Modellen basieren, und sie sollten sowohl vorab getestet als auch evaluiert werden. Die Interventionen selbst sollten einerseits die Lehrer*innen dazu motivieren, sie einzusetzen, und andererseits attraktiv für die Zielgruppe sein.

Kurzgesagt: Dieselben Qualitätsstandards, die für Mathematik, Sprachen und andere Schulfächer gelten, sollten auch auf die Unterrichtsmaterialien für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung angewendet werden.

Das **LEARN! Handbuch** enthält Leitlinien für die Entwicklung und Evaluierung von Maßnahmen und Programmen für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung. In leicht zugänglicher Form bietet es Empfehlungen, Kriterien und Anleitungen, anhand derer solide Bildungsmaßnahmen entwickelt und implementiert werden können. Mehr Informationen dazu finden Sie auf Seite 50.

[43] SWOV (2017), Factsheet Verkeerseducatie. http://bit.ly/2EejM6O

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

NORWEGEN

„MODELL FÜR VERHALTENSÄNDERUNG" DES NORWEGISCHEN VERKEHRSSICHERHEITSRATES

Der Norwegian Council for Road Safety (NCRS; Trygg Trafikk) hat festgestellt, dass der Bedarf nach einem besseren Verständnis besteht, welche Ausbildungsprogramme kurz- und langfristig eine positive Wirkung entfalten und welche Elemente zu dieser Wirksamkeit beitragen. Dabei muss allerdings eine Reihe von Einflussfaktoren berücksichtigt werden.

Erstens ist Bildung immer langfristig zu betrachten, Programme werden in der Regel aber nach einem kurzen Zeitraum evaluiert.

Zweitens ist es schwierig, die Wirksamkeit eines einzelnen Ausbildungsprogramms zu messen: Sowohl die Personen, die diese Programme durchlaufen, als auch die Kontrollgruppen stehen gleichzeitig unter dem Einfluss vieler anderer Faktoren, wie zum Beispiel der Medien, ihrer Familien, Schulen und anderer Verkehrsbildungsprogramme.

Drittens: Wenn die Einstellungen vor und nach einer Intervention gemessen werden, stellt sich oft heraus, dass die meisten Jugendlichen bereits angemessene Einstellungen und Verhaltensweisen haben. Daher ist es schwierig, eine Weiterentwicklung nachzuweisen – und außerdem ist es viel einfacher, Wissen zu messen als Einstellungen und Verhaltensweisen.

Um eine Antwort auf diese Herausforderung sowie Empfehlungen für die damit verbundenen Bemühungen zu geben, hat der NCRS im Frühjahr 2015 eine Beratungsgruppe aus drei externen und drei internen Mitgliedern eingerichtet. Zu den externen Mitgliedern zählen Forscher*innen aus den Gebieten der Verkehrssicherheit und Bildung, die Erfahrung in der Anwendung qualitativer und quantitativer Methoden haben.

Gestützt auf die Analyse der anerkanntesten und am häufigsten angewendeten Theorien zur Verhaltensänderung, hat der NCRS ein neues Modell entwickelt, das für seine Arbeit geeignet ist. Das Modell wird als „NCRS-Modell für Verhaltensänderung" bezeichnet und dient als Instrument für die optimale Planung und Implementierung von Programmen sowie die Evaluierung von Ergebnissen.[44]

NIEDERLANDE
CHECKLISTE FÜR VERKEHRSERZIEHUNG

Die Wissensplattform CROW hat eine Checkliste für den Verkehrsunterricht entwickelt, mit der in 10 Schritten bestimmte Elemente von verkehrserzieherischen Interventionen bewertet werden können.[45] Diese Schritte umfassen die Problemanalyse, die Spezifizierung der Zielgruppe, die Bildungsziele, die didaktischen Prinzipien, den Inhalt der Materialien, die Bewertung und Evaluierung während der Intervention, das Handbuch, die Implementierung, den Prozess und die Ergebnisevaluierung.

Die Ergebnisse der Bewertung sind ein erster Indikator für die Qualität. Die Checkliste regt außerdem Verbesserungen an und liefert den Entwickler*innen von Maßnahmen die neuesten Entwicklungen und Erkenntnisse sowie Verhaltens- und Bildungswissen.

[44] Trygg Trafikk (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. http://bit.ly/ncrs-mbm
[45] CROW (n.d.), Checklist (English). http://bit.ly/349N4Nf Checklist verkeerseducatie (explanation and examples). https://bit.ly/3l0Zmlv

12 DURCHFÜHRUNG VON TESTS, PROZESS- UND ERGEBNISEVALUIERUNGEN

Evaluierungen sollten ein zentraler Bestandteil jeder Intervention in der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung sein.

Schon von der Idee zu einer Intervention an sollten Evaluierungen mitgedacht und sorgfältig ausgeführt werden. Beim Entwurf von Interventionen sollten außerdem die Evaluierungsergebnisse anderer Maßnahmen einbezogen werden.

Während Evaluierungen selbst immer Teil einer Intervention sein sollten, hängt der Umfang der Evaluierung vom Umfang der Maßnahme ab. Die Ergebnisse sollten dazu verwendet werden, um die Maßnahme zu verbessern.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

SCHOTTLAND
UNABHÄNGIGE EVALUIERUNGEN ALS KRITERIUM FÜR FÖRDERMITTEL

Der Road Safety Framework Fund ist darauf ausgelegt, Partnerschaften zu fördern und anzuregen, damit Verpflichtungen im Bereich der Verkehrssicherheit in Schottland erfüllt werden können – auch durch Bildung. Jedes Jahr gibt es zwei Förderrunden: Projektentwickler*innen können sich für eine Förderung bewerben, wobei sie auch einen Plan für eine unabhängige Evaluierung vorlegen müssen. Es gibt auch einen Fonds für Personen, die seit mindestens zwei Jahren Programme durchführen. Dieser Fonds ermöglicht ihnen, eine unabhängige Evaluierung in Auftrag zu geben.[46]

DÄNEMARK
EINE ÜBERSICHT ÜBER VERSCHIEDENE EVALUIERUNGSMETHODEN

Alle Unterrichtsmaterialien, die vom Danish Road Safety Council (Sikker Trafik) den Schulen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden, wurden evaluiert, um sicherzustellen, dass sie den nationalen Zielen für die Verkehrssicherheitsbildung entsprechen und den gewünschten Effekt erzielen. Diese Evaluierungen umfassen mindestens eine mobile Online-Umfrage, die von den Schüler*innen unmittelbar nach dem Unterricht auszufüllen ist.[47]

Andere Evaluierungsmethoden beinhalten ähnliche mobile Online-Umfragen für Lehrer*innen, Analysen der Unterrichtsmaterialien, die von Lehrer*innen für unterschiedliche Schultypen verwendet werden (geografisch, öffentlich/privat, sozioökonomisch) sowie Interviews mit Schüler*innen und Lehrer*innen.

Alle neuen und überarbeiteten Unterrichtsmaterialien werden (vorab) getestet. Dazu werden Fokusgruppen mit Lehrer*innen verschiedener Schultypen eingesetzt: Die Teilnehmer*innen werden mit den Materialien und den Leitlinien für Lehrer*innen vertraut gemacht, anschließend werden anhand der gesammelten Beiträge und Erkenntnisse die Materialien angepasst. Danach werden die Materialien an verschiedenen Schulen mit den gleichen Methoden getestet, die bereits für die Evaluierung erwähnt wurden. Alle Tests und Evaluierungen werden von Expert*innen des Danish Road Safety Council durchgeführt.

[46] Weitere Informationen zu Scotland's Road Safety Framework Fund finden Sie unter: http://bit.ly/2L3cGok

[47] Die Schüler*innen müssen einen kurzen Text (zum Beispiel „Verkehr") an eine Telefonnummer schicken. Anschließend erhalten sie den Link zu einer Umfrage, die sie auf ihren Mobiltelefonen beantworten können. Diese Umfragen umfassen üblicherweise Fragen dazu, was sie am Unterricht mochten bzw. nicht mochten, was sie gelernt haben (neues Wissen und Reflexion), wie ihr (früheres) Verhalten im Straßenverkehr ausgesehen hat und wie sie sich im Straßenverkehr nach diesem Unterricht verhalten wollen.

Das Danish Centre for Social Science Research hat auch eine randomisierte Studie (RCT) der LIVE Botschafterbesuche des Danish Road Safety Council durchgeführt – einem Programm für Schulen mit Schüler*innen im Alter von 13 bis 25 Jahren.[48] Die Hälfte der Schulen in dieser Studie erhielt LIVE Botschafterbesuche, während die andere Hälfte (die Kontrollschulen) diese Besuche nicht erhielt. Die Studie zeigt die Auswirkungen auf das Wissen, die Einstellungen, das angestrebte und das tatsächliche Verhalten der Schüler*innen. Diese Art der Wirksamkeitsevaluierung ist zwar „state-of-the-art", gleichzeitig ist sie aber auch sehr zeitintensiv, teuer und sie erfordert die Einbindung eines qualifizierten Forschungszentrums. Wertvolle Erkenntnisse können auch mit weniger Ressourcen gewonnen werden, wenn die anderen beschriebenen Evaluierungsmethoden eingesetzt werden.

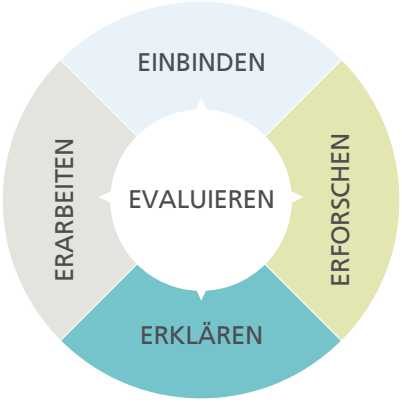
*Das Danish Centre for Social Science Research hat auch eine randomisierte Studie (RCT) der LIVE Botschafterbesuche des Danish Road Safety Council durchgeführt – einem Programm für Schulen mit Schüler*innen im Alter von 13 bis 25 Jahren*

[48] Unterlagen zu den Ergebnissen der Studie sind auf Englisch verfügbar: http://bit.ly/34LLwKm

13 DIE SCHÜLER*INNEN BEURTEILEN UND DIE SCHÜLER*INNEN SICH SELBST BEURTEILEN LASSEN

Beurteilungen sollten ein Teil der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in Schulen sein, um sicherzustellen, dass die Schüler*innen die notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten, Verhaltensweisen und Einstellungen erworben haben, die für das sichere Verhalten im Straßenverkehr notwendig sind.

Wenn sich herausstellt, dass das nicht der Fall ist, können aufgrund dieser Erkenntnis geeignete Maßnahmen ergriffen werden.



BEST-PRACTICE-BEISPIELE

NORWEGEN

BEURTEILUNG VON SCHÜLER*INNEN ALS TEIL DES 5E-MODELLS

Das Modell für Verhaltensänderung des Norwegian Council for Road Safety (siehe Prinzip #11) unterstützt das sogenannte 5E-Modell. Dabei handelt es sich um ein Instrument, das Lehrer*innen beim Planen, Implementieren und Evaluieren des Lernens für aktiv teilnehmende Schüler*innen unterstützt.[49] Es heißt 5E-Modell, weil alle fünf pädagogischen Konzepte mit einem E beginnen: einbinden, erforschen, erklären, erarbeiten und evaluieren.

Das Wort „evaluieren" steht im Zentrum des Modells, weil das Ziel der Evaluierung ist, das Lernen zu fördern, und weil die Evaluation in allen Phasen des Unterrichts stattfindet. Der Begriff „Evaluierung" umfasst drei Arten von Beurteilung: kontinuierliche Evaluierung (formative Beurteilung), abschließende Evaluierung (summative Beurteilung) und Selbstbeurteilung.

Beurteilungen müssen kontinuierlich durchgeführt werden, abwechslungsreich und ein natürlicher Teil des Unterrichts sein. Sie können mündlich und schriftlich erfolgen. Die Schüler*innen sollen ihr eigenes Lernen und Verstehen beurteilen, genauso wie die Qualität ihrer eigenen Arbeit. Die Lehrer*innen sollen das Lernergebnis der einzelnen Schüler*innen im Verhältnis zu den Lernergebnissen in einem bestimmten Thema oder Projekt beurteilen

Die Beurteilung muss im Zusammenhang mit den Zielen des Lehrplans stehen und muss ein Feedback geben, das die Schüler*innen beim Lernen unterstützt.

[49] Trygg Trafikk (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. http://bit.ly/ncrs-mbm

EUROPA
RADFAHRPRÜFUNGEN

In ganz Europa werden Schüler*innen auf ihre Fähigkeit des sicheren Radfahrens geprüft. Jedes Frühjahr werden in den Niederlanden Schüler*innen im vorletzten oder letzten Grundschuljahr im Rahmen des nationalen Radfahrtests sowohl auf ihr theoretisches Wissen zum Straßenverkehr, zur Sicherheit und zum Verhalten als auch auf ihre praktischen Fähigkeiten beim Radfahren getestet.[50] Mehr als 85 % der niederländischen Grundschulen nehmen am nationalen Radfahrtest teil. Über eine Score-Anwendung werden Daten gesammelt, die besonders wertvoll für die Schulen sind: So können sie sofort erkennen, was den Schüler*innen in Bezug auf die Verkehrs- und Mobilitätsbildung noch beigebracht werden kann.

In Flandern können die Schüler*innen stufenweise Radfahrdiplome erlangen. Den Anfang macht ein Diplom für Gleichgewichtsfahrräder für Kindergartenkinder, gefolgt von Bronze und Silber bis hin zum goldenen Radfahrdiplom, das Schüler*innen im letzten Grundschuljahr bekommen, wenn sie „den großen Radfahrtest" bestehen.[51] Ein ähnlich abgestuftes Diplom gibt es auch für das Zufußgehen. In der belgischen Region Wallonien werden ebenfalls Radfahr- und Fußgängerprüfungen mit Zertifikaten angeboten, allerdings nicht als abgestuftes System.[52]

Radfahrprüfungen gibt es auch in Österreich[53], Dänemark[54], Tschechien[55] und Deutschland.[56]

In Norwegen haben vier Organisationen zusammengearbeitet, um eine Webseite zu entwickeln, auf der Lehrer*innen mit allen wesentlichen Informationen zum praktischen Training sowie zu den theoretischen und praktischen Tests versorgt werden.[57]

REPUBLIKA SRPSKA (BOSNIEN UND HERZEGOWINA)
NATIONALER VERKEHRSSICHERHEITSWETTBEWERB „KINDER IM STRASSENVERKEHR"

Jedes Jahr organisiert der Automobilverband des Landes gemeinsam mit anderen Akteuren der Verkehrssicherheit den nationalen Verkehrssicherheitswettbewerb „Kinder im Straßenverkehr". Dieser Wettbewerb umfasst sowohl einen theoretischen Test, mit dem das Wissen der Schüler*innen über die Verkehrsregeln beurteilt wird, als auch eine praktische Prüfung, bei der auf einem Trainingsareal die Fähigkeiten der Schüler*innen getestet werden. 2019 haben an diesem Wettbewerb 194 Teams mit 776 Schüler*innen aus 154 Grundschulen teilgenommen. Die besten Teams wurden mit einem Preis ausgezeichnet.

[50] VVN (n.d.), Het Nationaal VVN Verkeersexamen. http://bit.ly/2khOLHm
[51] Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (n.d.), Het Grote Fietsexamen. http://bit.ly/34Ga47D
[52] Wallonie mobilité (n.d.), Education Mobilité et Sécurité routière (EMSR). http://bit.ly/302jicM
[53] Österreichisches Jugendrotkreuz (n.d.), Freiwilligen Radfahrprüfung. http://bit.ly/2OSRt2t
[54] Sikker Trafik (n.d.), Cyklistprøven (5. - 6. klasse). http://bit.ly/2KaU1qe
[55] BESIP (n.d.), Dopravní soutěž mladých cyklistů (10 – 16 years). https://bit.ly/2rMoBje
[56] Deutsche Verkehrswacht (n.d.), Radfahrerziehung in der Schule gewährleisten und weiter verbessern. http://bit.ly/2Na30tf
[57] Trygg Trafikk, NAF, NCF, and SLF (n.d.), Sykkeldyktig. http://bit.ly/385oErb

DIE RAHMENBEDINGUNGEN VERBESSERN

14 INTERDISZIPLINÄRE MATERIALIEN FÜR DEN VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSUNTERRICHT VERWENDEN

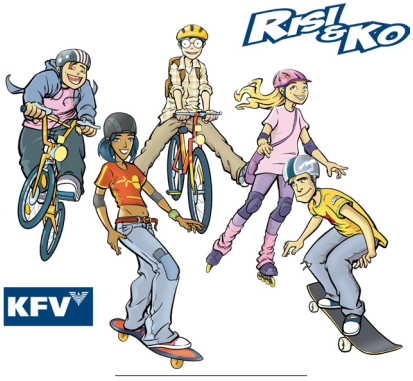
Themen der Verkehrssicherheit und Mobilität sollten nicht nur anhand von speziellen Materialien unterrichtet, sondern auch in die Unterrichtsmaterialien für andere Fächer integriert werden (z. B. Mathematik und Physik), vor allem in den Sekundarschulen.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

ÖSTERREICH

RISI & KO: EIN MODULARER ANSATZ FÜR SEKUNDARSCHULEN

Auch wenn die Verkehrs- und Mobilitätsbildung kein verpflichtender Teil im österreichischen Lehrplan für Sekundarschulen ist, sollte sie laut offizieller Vorgabe – wo immer möglich – in andere Fächer integriert werden. Um die Lehrer*innen dabei zu unterstützen, hat das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) das Verkehrs- und Mobilitätsbildungskonzept „Risi & Ko" entwickelt.[58] Mit einem flexiblen, modularen Ansatz und passenden Unterrichtsmaterialien bietet Risi & Ko Unterrichtsbeschreibungen für unterschiedliche Fächer und kann einfach an den individuellen Bedarf von Schulen und Lehrer*innen angepasst werden.



Die vorgeschlagenen Lektionen erlauben es den Schüler*innen, ihre eigenen Einstellungen, Motivationen und Verhaltensweisen sowie jene von anderen zu reflektieren. Derzeit decken die Lektionen die Themen „Risiko und Gruppendruck", „soziale Kompetenz im Straßenverkehr", „Ablenkung im Straßenverkehr" sowie „Mobilitätsformen und ihr Potenzial" ab. Ein Schlüsselelement des Konzepts sind die fünf archetypischen Comic-Figuren: Jede davon agiert gemäß ihrem Charakter und veranschaulicht die unterschiedlichen Wege der Anpassung an und Reaktion auf Verkehrssituationen. Dadurch wird es für die Schüler*innen möglich, sich mit verschiedenen Themen der Mobilität aktiv und kritisch auseinanderzusetzen.

SCHOTTLAND

VERKEHRSSICHERHEIT ALS TEIL DES PHYSIK- UND MEDIENUNTERRICHTS

In Zusammenarbeit mit Spezialist*innen für Lehrpläne hat Road Safety Scotland nach Möglichkeiten gesucht, um das Thema Verkehrssicherheit in die traditionellen Fächer einzubetten. Dazu wurde ein Wissenschaftsunterricht entwickelt, der sich auf das Thema Geschwindigkeit fokussiert. Lokale Verkehrssicherheitsteams wurden dafür mit Reaktionszeitmessgeräten ausgestattet, die in den Schulen verwendet werden können. Road Safety Scotland hat darüber hinaus einen – ebenfalls geschwindigkeitsbezogenen – Experimentierkasten für den Physikunterricht entwickelt, wobei Schulen die notwendige Ausrüstung direkt von den schottischen Behörden ausleihen können. Auf beide Maßnahmen wird im Leitfaden „Road Safety Within Curriculum for Excellence" verwiesen (siehe Prinzip #8). Außerdem wurde von Road Safety Scotland ein Modul für „Higher Qualificaton in Media Studies" entwickelt (für 16- bis 18-Jährige).

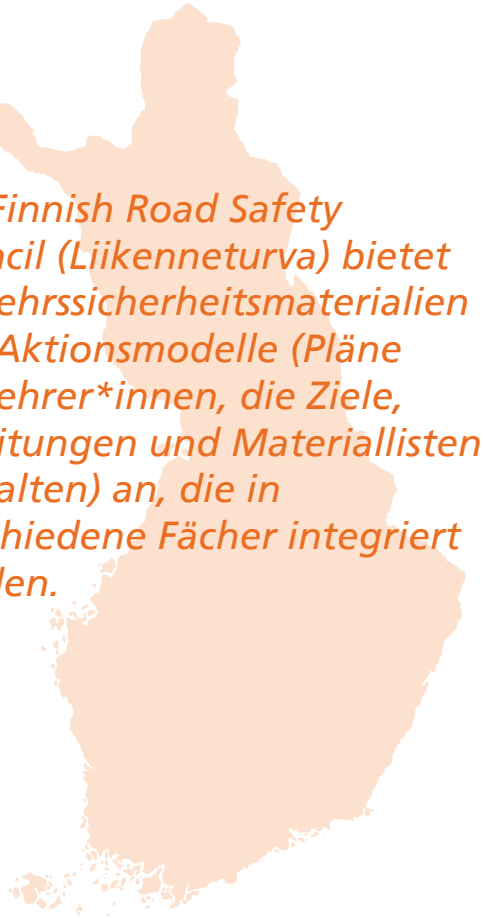
[58] KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) (n.d.), Risi & Ko. http://bit.ly/2OLV8iA

PORTUGAL
VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG ALS TEIL DES GEOGRAPHIE- UND PHYSIKUNTERRICHTS

In Portugal wird die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ebenfalls in anderen Fächern inkludiert. Im Rahmen des Unterrichts für Staatsbürgerschaft und Entwicklung lernen die Schüler*innen in den ersten und zweiten Klassen, die Regeln der Verkehrssicherheit anzuwenden, wie zum Beispiel das sichere Überqueren von Straßen oder die Bedeutung von Verkehrszeichen. Die Infrastruktur und verschiedene Transportmittel werden im Geographieunterricht behandelt, während Bewegung und die wirkenden Kräfte im Zuge des Physik- und Chemieunterrichts in den neunten Klassen unterrichtet werden.

FINNLAND
DIE JAHRESUHR

Der Finnish Road Safety Council (Liikenneturva) bietet Verkehrssicherheitsmaterialien und Aktionsmodelle (Pläne für Lehrer*innen, die Ziele, Anleitungen und Materiallisten enthalten) an, die in verschiedene Fächer integriert werden.[59] Als Planungshilfe für Schulen, Lehrer*innen und Schüler*innen wurde eine „Jahresuhr" entwickelt, mit der sich der Verkehrssicherheitsunterricht passend zu den lokalen Gegebenheiten planen lässt. Diese Jahresuhr basiert auf der Idee, dass es im Pflichtschulbereich in jeder Schulstufe 4 Stunden Verkehrssicherheitsunterricht geben sollte, in dem jeweils die Jahreszeit und aktuelle Entwicklungen berücksichtigt werden. Dieses Planungsinstrument hilft also dabei, den Verkehrssicherheitsunterricht langfristig und systematisch anzulegen.[60]



*Der Finnish Road Safety Council (Liikenneturva) bietet Verkehrssicherheitsmaterialien und Aktionsmodelle (Pläne für Lehrer*innen, die Ziele, Anleitungen und Materiallisten enthalten) an, die in verschiedene Fächer integriert werden.*

[59] Die interdisziplinären Materialien, die vom Finnish Road Safety Council angeboten werden, finden Sie auf: http://bit.ly/36tNNue
[60] Liikennaturva (n.d.), Liikennekasvatuksen vuosikello. http://bit.ly/36roI2Y

15 LEHRAMTSSTUDENT*INNEN IM ZUGE IHRER AUSBILDUNG IN VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄSBILDUNG UNTERRICHTEN

Alle Lehramtsstudent*innen sollten während ihrer Ausbildung Wissen zum Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht erwerben.

Der „LEARN! Status Report" zeigt, dass Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in der Ausbildung zukünftiger Lehrer*innen nicht strukturiert adressiert wird. In manchen Ländern passiert das bis zu einem gewissen Ausmaß, während es in anderen Ländern von der jeweiligen Hochschule abhängt, ob ein solcher Unterricht angeboten wird – und wenn, ob diess in Form eines Wahlpflichtfachs passiert oder nicht. In wieder anderen Ländern werden von NGOs oder Behörden spezifische Ausbildungen oder Informationstage für Lehramtsstudent*innen organisiert.[61]

Wenn das Thema Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung während des Lehramtsstudiums strukturell berücksichtigt wird, stärkt das die Kompetenzen vom ersten Tag im Klassenzimmer an.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

POLEN

POST-GRADUATE-KURSE MIT VERKEHRSSICHERHEITSELEMENTEN

In Polen werden Themen der Verkehrssicherheit hauptsächlich von Lehrer*innen in technischen Fächern unterrichtet. Diese Lehrer*innen sind entweder Absolvent*innen pädagogischer Studiengänge mit einem technischen Schwerpunkt (der auch Elemente der Verkehrssicherheit enthält) oder Absolvent*innen anderer Studienzweige. Die letztere Gruppe sollte daher auch einen Post-Graduate-Kurs zum Thema „Technik mit Elementen der Verkehrssicherheit" belegen. Zusätzlich müssen Lehrer*innen, die Schüler*innen auf den „Fahrradführerschein" vorbereiten, einen 1- bis 2-tägigen Kurs absolviert haben.

NIEDERLANDE

BUCH FÜR LEHRAMTSSTUDENT*INNEN

In den Niederlanden wurde ein Buch für Lehramtsstudent*innen entwickelt, dessen Ziel es ist, diese zu informieren und dazu zu inspirieren, in ihren Klassen einen praxisorientierten Verkehrssicherheitsunterricht zu halten.[62] Das Buch schenkt der Rolle der Sprache während des Unterrichts besondere Aufmerksamkeit sowie den Möglichkeiten, das Thema Verkehrssicherheit und Mobilität in andere Fächer zu integrieren. Grundschullehrer*innen können dieses Buch genauso verwenden wie jene Personen, die Lehramtsstudent*innen ausbilden.

[61] ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. http://bit.ly/LearnStatus
[62] Westerik & de Gooijer (2012), Verkeer en meer. http://bit.ly/2mePMR6

PORTUGAL
ERSTAUSBILDUNG FÜR LEHRAMTSSTUDENT*INNEN

Im Jahr 2018 wurde ein Erstausbildungsprogramm zum Thema Verkehrssicherheit als Ganztagestraining für angehende Kindergarten-, Grund- und Elementarschulpädagog*innen eingeführt. Die Ausbildung befasst sich mit Verkehrssicherheitserziehung, dem Lehrplan – als Teil des Staatsbürgerschaftsunterrichts (siehe Prinzip #2), nachhaltiger Mobilität, Telefonieren am Steuer und praktischen Maßnahmen wie der Verwendung von Verkehrssicherheitssimulatoren und der Messung von Sicherheitsindikatoren (z.B. Geschwindigkeit, Anhaltebereitschaft) im Straßenumfeld.[63]

DÄNEMARK
EINFÜHRUNGSKURS FÜR LEHRER*INNENSEMINARE

In Dänemark haben Lehramtsstudent*innen, die an Seminaren für Lehrer*innen teilnehmen, die 5- bis 15-jährige Schüler*innen in den Grundschulen unterrichten, die Möglichkeit, einen dreistündigen, kostenfreien Einführungskurs zur Verkehrssicherheitsbildung zu besuchen. Der Kurs spricht Fragen an, wie: „Warum sollte Verkehrssicherheit an Schulen unterrichtet werden?“ oder „Was sollten die Schüler*innen lernen?“ Außerdem werden auch eine Einführung in die verschiedenen Unterrichtsmaterialien sowie praktische Übungen und Diskussionen angeboten.

[63] Informationen zur Erstausbildung für Lehramtsstudent*innen in Portugal sind auf der folgenden Webseite verfügbar: https://bit.ly/3C2qEyO

16 FOLGEMASSNAHMEN, UM SICHERZUSTELLEN, DASS VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSUNTERRICHT ANGEBOTEN WIRD

Die nationalen und lokalen Behörden sollten in der Nachbereitung mit Schulen sicherstellen, dass Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht angeboten wird und dass der Unterricht die gesetzten Ziele erreicht.

Dazu sollten die Behörden gewährleisten, dass es für diese Folgemaßnahmen ein geeignetes Rahmenwerk gibt, zum Beispiel durch die Inkludierung des Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterrichts in das Akkreditierungsaudit für Schulen. Außerdem sollten die Behörden Unterstützungsmaßnahmen in Betracht ziehen, wenn sich herausstellt, dass es in Schulen keinen Verkehrssicherheits- und Mobilitätsunterricht gibt oder wenn die Qualität des Unterrichts nicht ausreicht, um die definierten Ziele zu erreichen. Die Behörden könnten auch ein Anreizsystem implementieren, in dessen Rahmen vorbildliche Schulen ausgezeichnet werden.

Es sollte hervorgehoben werden, dass dieses Prinzip ein langfristiges Ziel hat, das noch dazu nicht einfach implementiert oder erreicht werden kann. Nichtsdestotrotz handelt es sich dabei um ein Ziel, das von allen relevanten Akteuren verfolgt werden sollte.

BEST-PRACTICE-BEISPIELE

FLANDERN

BESUCHE DER SCHULINSPEKTOR*INNEN, UM SICHERZUSTELLEN, DASS VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSUNTERRICHT ANGEBOTEN WIRD

In Flandern werden die verpflichtenden regelmäßigen Schulinspektionen vom Bildungsministerium durchgeführt. Diese umfassen auch die Überprüfung von Lerngebieten, die mit den offiziellen Lernzielen zusammenhängen. Seit die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung zu diesen Lernzielen gehört, können Schulen auch zu diesem Thema kontrolliert werden. Schulen, die im Zuge einer Inspektion die Mindestanforderungen in einem oder mehreren Lerngebieten nicht erfüllen, bekommen einen negativen Bericht mit Verbesserungsvorschlägen. Wenn eine Schule wiederholt durchfällt, kann das Bildungsministerium Sanktionen verhängen.

TSCHECHISCHE REPUBLIK

UMFASSENDE UMFRAGE ZUR VERKEHRS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

Das tschechische Schulinspektorat hat in Zusammenarbeit mit der Verkehrssicherheitsabteilung des Verkehrsministeriums im Schuljahr 2018/2019 eine Umfrage zur Verkehrs- und Mobilitätsbildung in Grundschulen durchgeführt.[64] In ihrem Detailreichtum ist diese Umfrage einzigartig, denn meistens sind solche Umfragen eher allgemeiner Natur, und die Verkehrs- und Mobilitätsbildung macht nur einen kleinen Teil aus. Dieses Mal stand jedoch bei der gesamten Umfrage das Thema Verkehr und Mobilität im Mittelpunkt. Sowohl Schüler*innen als auch Lehrer*innen und Schuldirektor*innen wurden dazu befragt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Situation im Allgemeinen besser sein könnte, und in etwas mehr als einem Drittel der Schulen wurde der eine oder andere Mangel festgestellt. Manche Themen, die im Rahmenlehrplan definiert wurden, wurden in der Praxis nicht umgesetzt und die Wirksamkeit der Verkehrs- und Mobilitätsbildung wurde nur in der Hälfte aller Schulen evaluiert.

Schulen mit den besten Ergebnissen nutzten Verkehrsübungsplätze, Projektaktivitäten, Radausflüge und Radfahrwettbewerbe sowie viele Unterrichtsmaterialien. Häufig gab es in diesen Schulen auch Koordinator*innen für die Verkehrserziehung. Die Schüler*innen dieser Schulen erzielten in den Wissenstests bessere Ergebnisse.

Beinahe alle Schulen (95 %) arbeiteten in der Verkehrs- und Mobilitätsbildung mit anderen Institutionen zusammen (hauptsächlich mit der Verkehrspolizei und regionalen Verkehrssicherheitskoordinator*innen).

Der Bericht zur Umfrage enthält Empfehlungen für Schulen, das Schulmanagement sowie für das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport. Die wichtigsten Empfehlungen betreffen ein besseres Bildungsangebot für ältere Schüler*innen (12 bis 15 Jahre), die Einbindung der Verkehrs- und Mobilitätsbildung in mehrere Schulfächer und vorbereitende Materialien für die Ausbildung von Lehrer*innen.

[64] Česká Školní Inspekce (2019), Dopravní Výchova Na Zš Ve Školním Roce 2018/2019. http://bit.ly/2ORcn29

ALLE RELEVANTEN STAKEHOLDER EINBEZIEHEN

17 SCHÜLER*INNEN, STUDENT*INNEN, ELTERN UND ALLE RELEVANTEN STAKEHOLDER EINBEZIEHEN

Verkehrssicherheit und Mobilität sind eine gemeinsame Verantwortung, daher sollten relevante Stakeholder auf allen Ebenen in die Bildung zu diesem Thema einbezogen werden.

Auf der lokalen Ebene ist die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung nicht nur die Verantwortung von Schulen und Kindergärten. Schüler*innen und Student*innen, Eltern und andere relevante Akteure wie Gemeinden, Polizei, lokale Verkehrssicherheitsbehörden und Sportvereine sollten ebenfalls involviert sein.

Eltern haben eine große Verantwortung, denn sie sind wichtige Vorbilder für ihre Kinder. Welche Verkehrsmittel für den Weg zur Tagesstätte, zur Schule und zu Freizeitaktivitäten gewählt werden, beeinflusst das zukünftige Mobilitätsverhalten eines Kindes.

Damit die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung ihre Wirksamkeit entfalten kann, ist es wichtig, die Schüler*innen zu beteiligen und einzubeziehen. Wenn die Schüler*innen schon bei der Planung von Aktivitäten im Rahmen des Verkehrssicherheitsunterrichts mitmachen können, wird es für sie einfacher sein, das Gelernte mit echten Verkehrssituationen zu verbinden.

*Auf der lokalen Ebene ist die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung nicht nur die Verantwortung von Schulen und Kindergärten. Schüler*innen und Student*innen, Eltern und andere relevante Akteure wie Gemeinden, Polizei, lokale Verkehrssicherheitsbehörden und Sportvereine sollten ebenfalls involviert sein.*

DAS MODELL DES LEARN! HANDBUCHS
FÜR DIE ENTWICKLUNG UND EVALUIERUNG VON MASSNAHMEN IN DER VERKEHRSSICHERHEITS- UND MOBILITÄTSBILDUNG

Das LEARN! Handbuch bietet Leitlinien für die Entwicklung und Evaluierung von Aktivitäten und Programmen im Rahmen der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung. Das Handbuch bietet in leicht zugänglicher Form Empfehlungen, Kriterien und Anleitungen, die qualitativ solide Unterrichtsmaßnahmen sicherstellen.

Es ist als Ausgangspunkt für alle jene gedacht, die Bildungsmaßnahmen zum Thema Verkehrssicherheit und Mobilität konzipieren, testen, umsetzen und evaluieren und sich auf den Weg machen wollen, um neue Maßnahmen zu entwickeln oder bestehende Maßnahmen auf den neuesten Stand zu bringen.

Das LEARN! Handbuch kann auch für Ministerien, Behörden, Schulen und Organisationen nützlich sein, wenn entschieden werden soll, welche Aktivitäten und Maßnahmen gekauft oder unterstützt werden. Die Leitlinien beinhalten nämlich eine Liste der Mindestanforderungen, die erfüllt werden müssen oder über die nachgedacht werden sollte, um qualitativ hochwertige Materialien zu garantieren.

01

ANALYSE

Analysieren Sie, wie sich das Problem zeigt. Wie sehen die Umstände und Bedürfnisse der Zielgruppe aus? Verknüpfen Sie das Problemfeld mit Ihrem strategischen Plan und identifizieren Sie die Faktoren, die zu einem unsicheren Verhalten beitragen.

1

2

02

ZIELE DEFINIEREN

Legen Sie die Ziele für die Aktivität fest. Werfen Sie einen ersten Blick auf die Test- und Evaluierungsdesigns sowie auf die Kosten.

3

03

VERÄNDERUNG BEWIRKEN

Inzwischen haben Sie entschieden, ob das Ergebnis der Maßnahme in einem Zusammenhang mit dem tatsächlichen Verhalten oder der Absicht, sich auf eine bestimmte Art zu verhalten, steht, und ob es sich beim Ergebnis um Wissen, Fähigkeiten, Einstellungen oder (beabsichtigtes) Verhalten handeln wird. Definieren Sie, was Sie zu verändern versuchen und wie Sie es verändern werden

4

DESIGN

Nun entwerfen Sie Ihre Maßnahme, basierend auf den vorhergehenden Schritten und indem Sie das 5E-Modell einbeziehen (engage, explore, explain, elaborate and evaluate). Erstellen Sie den Evaluierungsplan, spezifizieren Sie, was evaluiert wird und legen Sie das Design und die Methode für die Evaluierung fest. Machen Sie einen Plan für die Produktion und die Umsetzung.

5

PRE-TEST

Entwerfen Sie einen Pre-Test und überprüfen Sie Ihre Aktivität. Auf Grundlage der Ergebnisse nehmen Sie – falls erforderlich – Änderungen vor. Dazu müssen Sie vielleicht noch einmal die Schritte 2, 3 oder 4 durchlaufen.

6

PRODUKTION

Stellen Sie die notwendigen Materialien für die Aktivität her, entweder digital, gedruckt oder auf beide Arten.

7

IMPLEMENTIERUNG

Erstellen Sie eine Kommunikationsstrategie, die sowohl Bottom-up- als auch Top-down-Herangehensweisen umfasst. Denken Sie dabei auch an Kooperationen mit anderen Akteuren, wie Gemeinden, Schulen, Eltern oder Polizei.

8

EVALUATION

Setzen Sie Ihren Evaluierungsplan anhand von Prozess- und Ergebnisbewertungen um. Stellen Sie die Qualität und Relevanz ihrer Aktivität langfristig sicher und schreiben Sie einen Abschlussbericht.

DAS LEARN! HANDBUCH STEHT IHNEN ALS KOSTENFREIER DOWNLOAD ZUR VERFÜGUNG:
www.trafficsafetyeducation.eu/manual

European Transport Safety Council

20 Avenue des Celtes
B-1040 Brussels
frank.mutze@etsc.eu
Tel: +32 2 230 4106
www.etsc.eu
@ETSC_EU

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18
A-1100 Wien
forschung@kfv.at
Tel: +43 (0) 5 77 0 77-0
www.kfv.at